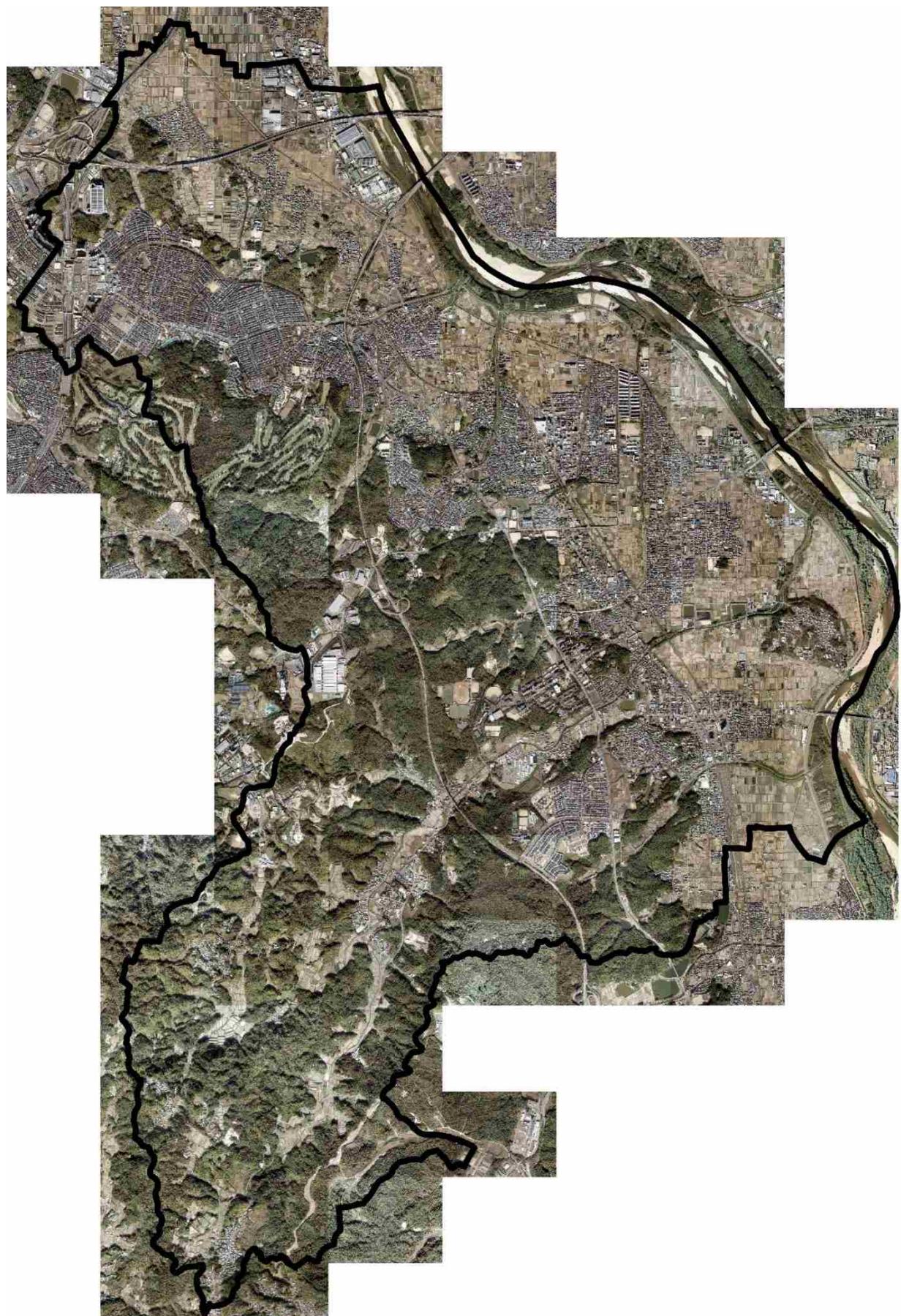


第1章
全体構想

京田辺市の将来像と都市政策





航空写真（令和2年10月撮影）

1. 現況とまちづくりの課題

1-1. 本市の現況

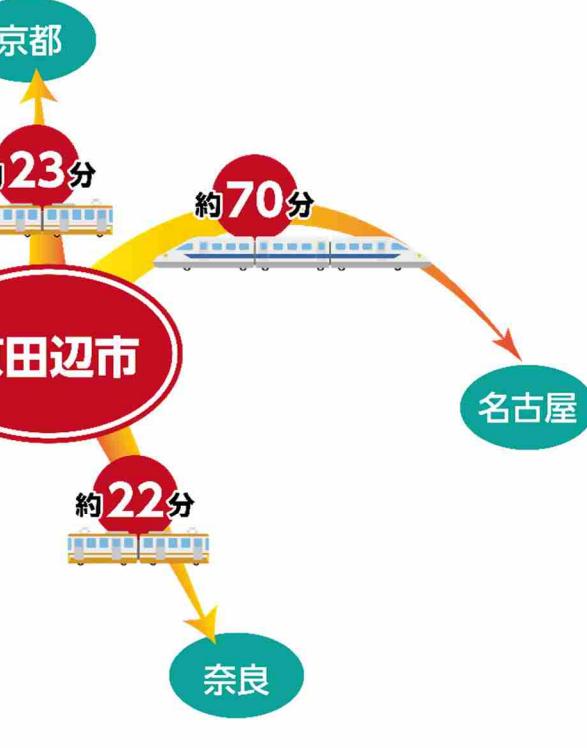
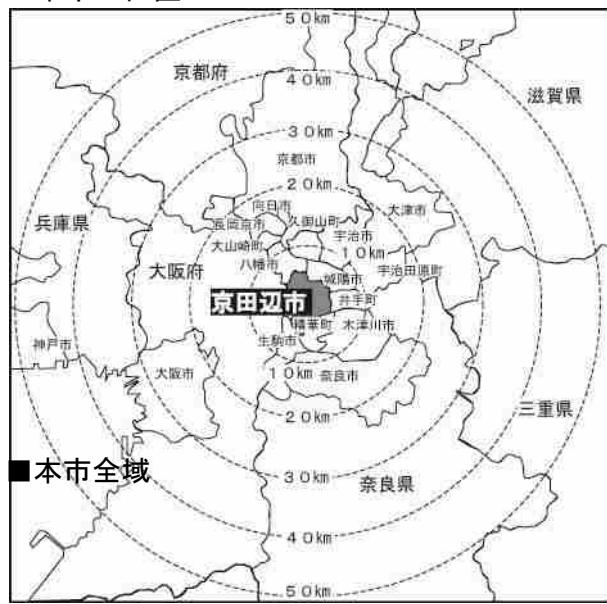
1-1-1. 本市の位置と地勢

本市は、京都市、奈良市の中心部から約20km、大阪市の中心部からは約30kmと、大都市の中間にあります。

また、京阪奈丘陵の北端部に位置し、山の緑と市街地が複雑に交わる特異な地勢であります。

鉄道路線は、大阪市と木津川市を結ぶJR片町線、京都市と奈良市を結ぶ近鉄京都線が通っており、広域幹線道路網も充実していることから、大都市へのアクセス時間は下図の通りとなっています。

■本市の位置

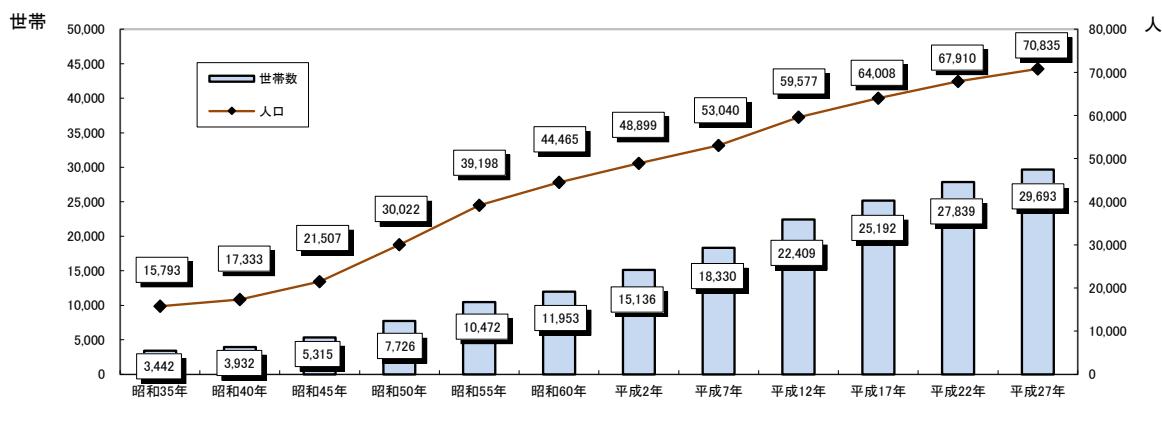


1-1-2. 人口

【増え続ける人口と世帯数】

全国的に人口が減少する中、本市では、利便性の高さや子育て支援の充実などによって転入が続き、人口と世帯数は年々増え続けており、平成27年（2015年）には70,835人（29,693世帯）となっています。特に、昭和40年代後半から急激に増加し、この40年間で人口は約2.4倍、世帯数は約3.8倍に増加しています。

図：人口・世帯数の推移



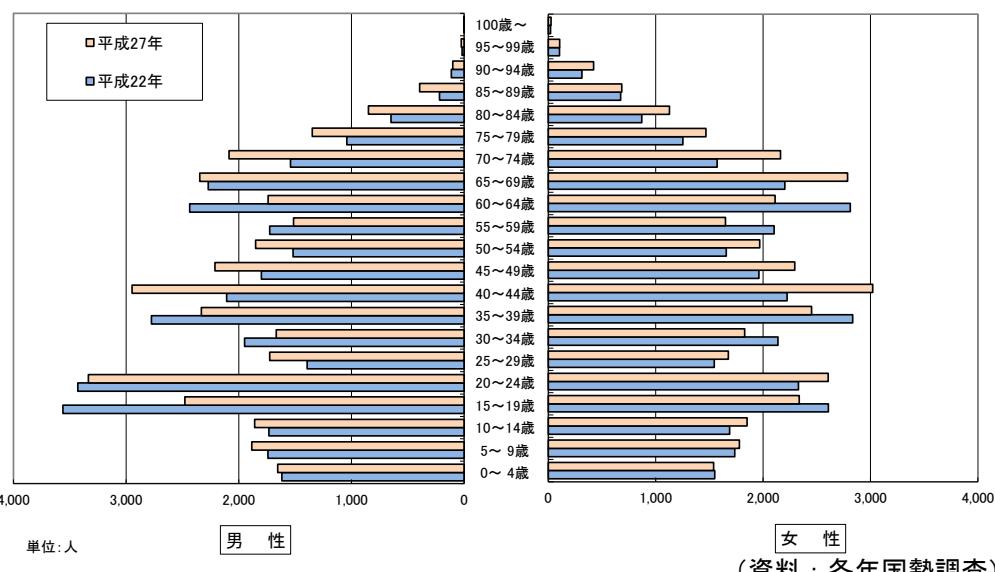
（資料：各年国勢調査）

【若い世代が増加している】

平成22年（2010年）～27年（2015年）の5歳階級別男女別人口構成比の推移をみると、40歳代～54歳の世代が男女とも増加しており、住宅開発などにより市外からの転入世帯が増えているものと考えられます。

また、市内に存する同志社大学などの学生が多く市内に暮らしていることもあります。15～24歳の人口が多くなっています。

図：5歳階級別男女別人口構成比の推移



（資料：各年国勢調査）

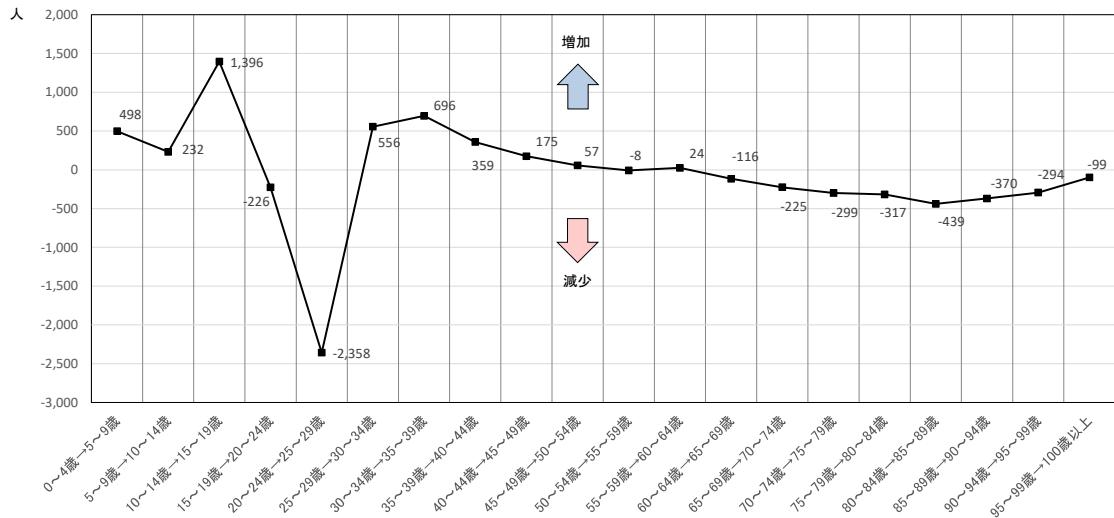
平成 22 年（2010 年）～平成 27 年（2015 年）での 5 歳階級別人口の増減数※をみると、同志社大学への入学により平成 27 年 15～19 歳が平成 22 年 10～14 歳から増加しています。大学の卒業、またその他学生も同様に就職などの転出により、平成 27 年 25～29 歳が平成 22 年 20～24 歳からの減少が目立っています。

また平成 27 年 30～50 歳までの人口増は、子育て期のファミリー層の本市への転入の影響によるものと考えられます。

* 増減数 = (当該年齢人口 - 5 年前の 5 歳年少階層人口)

* 平成 27 年の 0～4 歳人口は算定されませんので、増減総数はその分減少となります。

図：5 歳階級別人口の増減（平成 22 年～平成 27 年）



（資料：各年国勢調査）

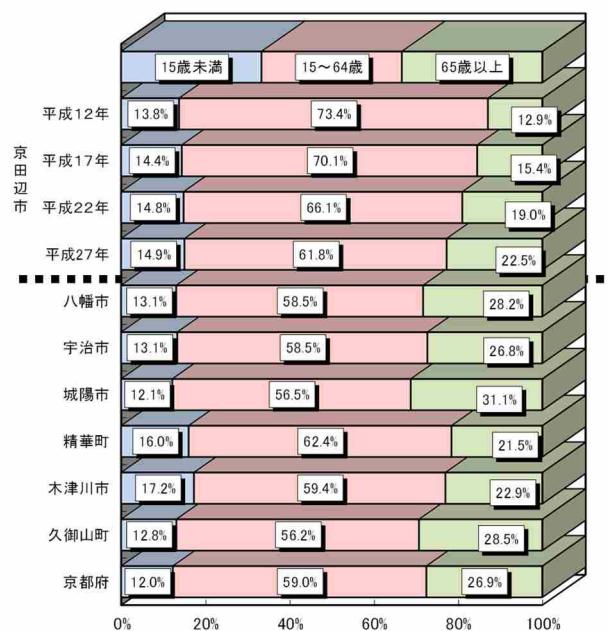
【本市でも進む高齢化】

年齢 3 階層別人口の推移をみると、本市では、65 歳以上の老人人口の割合は年々増加傾向にあり、平成 17 年（2005 年）では 15.4%、平成 27 年（2015 年）には約 22.5% となっていますが、京都府の平均や周辺北部の市町と比べると低くなっています。

一方、本市の 15 歳未満の年少人口の割合は、平成 12 年（2000 年）以降ほぼ横這いであり、少子化は進んでいません。

また、15～64 歳の生産年齢人口の割合は減少傾向となっています。

図：年齢 3 階層別人口の推移



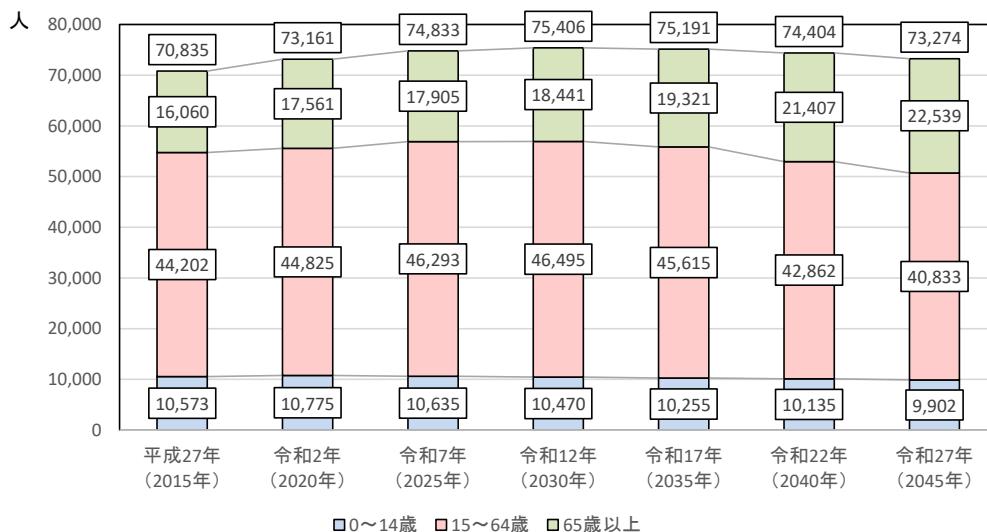
その他の市町は平成 27 年人口

（資料：各年国勢調査）

【将来人口】

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、本市の人口はこれからも増加を続けるもの、令和12年（2030年）の75,406人をピークに人口減少に転じると予想されています。しかしながら、本市では、平成27年を基準とした令和27年の人口比が103.4%の優れた高い水準を維持する予想となっています。

図：将来人口の推計



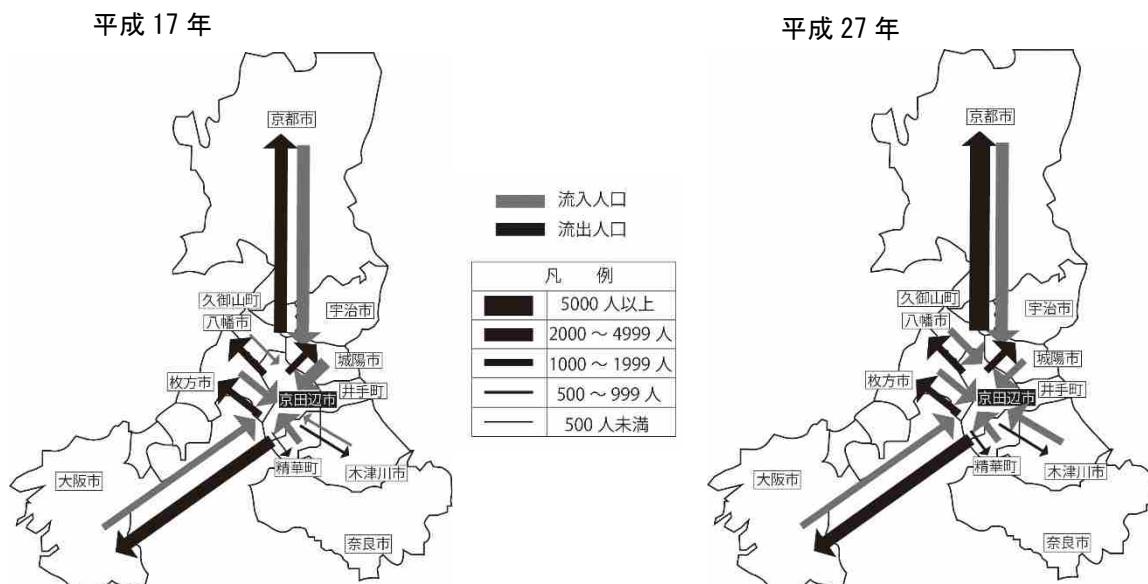
（資料：国立社会保障・人口問題研究所（平成30年））

【京都市や大阪市との繋がりが強い】

他都市との人口流動による繋がりをみると、京都市との繋がりが最も強く、大阪市や隣接する八幡市、枚方市や城陽市とも比較的流入流出が盛んに行われています。

また、近年では京都市への流出者が増加傾向にあります。

図：平成17年及び平成27年人口流動図



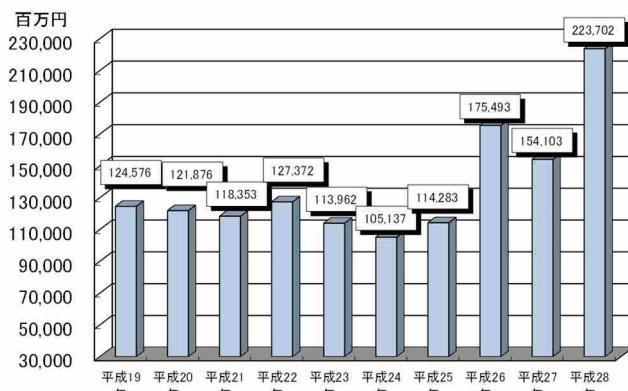
1－1－3. 産業

①工業

平成 19 年（2007 年）から平成 28 年（2016 年）まで 1.8 倍の増加となっています。

従業員数、1 事業所当たりの従業員数もともに増加傾向にあります。

図：製造品出荷額等の推移



(資料：各年工業統計調査)

表：事業所数と製造品出荷額等の推移

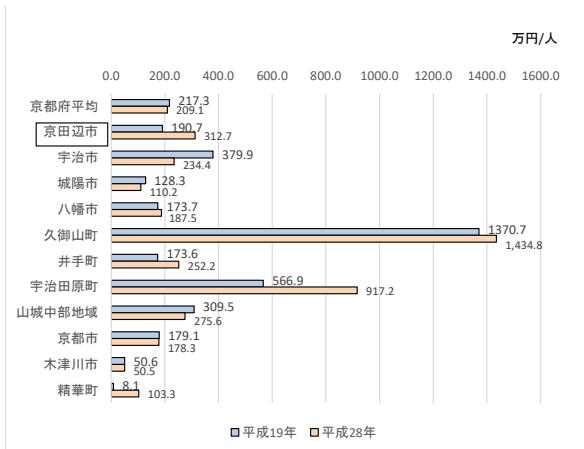
	事業所数	従業員数	1事業所当たりの従業員数	製造品出荷額等 ①/②	製造品出荷額等 (生データ) ①	製造業産出物 価指数 ②
平成19年	97	3,692	38.1	1,246	132,795	106.60%
平成20年	99	3,813	38.5	1,219	134,383	110.26%
平成21年	89	3,817	42.9	1,151	118,353	102.83%
平成22年	84	3,621	43.1	1,274	131,106	102.93%
平成23年	80	3,037	38.0	1,140	119,332	104.71%
平成24年	78	3,454	44.3	1,051	108,330	103.04%
平成25年	76	3,596	47.3	1,143	120,745	105.65%
平成26年	81	3,979	49.1	1,755	187,622	106.91%
平成27年	84	3,965	47.2	1,541	160,880	104.40%
平成28年	79	4,296	54.4	2,237	223,702	100.00%

(資料：各年工業統計調査)
(製造品出荷額は、平成28年の製造業産出物価指数を1としたときの補正値)
(補正値の基準は、製造業部門産出物価指数)
(従業員4人以上の事業所)

平成 28 年（2016 年）の人口一人当たり製造品出荷額等について、京都府平均及び周辺市町と比べると、久御山町、宇治田原町を除く周辺市町よりも高く、京都府平均よりも約 104 万円高くなっています。これより、平成 19 年と比較して 190.7 万円/人から 312.7 万円/人と約 1.6 倍の伸びとなっています。これらは主に印刷、はん用機械器具の既存企業の伸びによるものです。

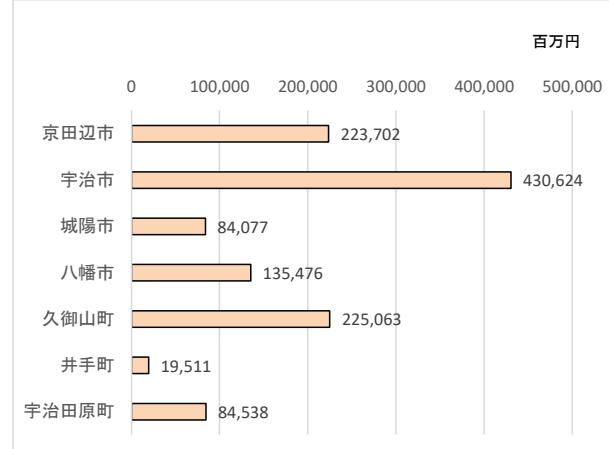
また、近隣市町との製造品出荷額等を比較すると、久御山町とほぼ同額の出荷額となっています。

図：人口一人当たり製造品出荷額等



(資料：平成 19 年、平成 28 年工業統計調査)

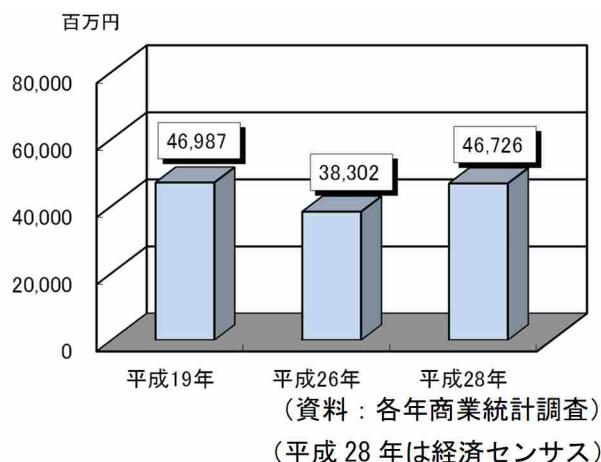
図：近隣市町製造品出荷額等（平成 28 年）



②商業

1 店舗当たりの売場面積は年々増加しており、スーパーなど店舗の大型化が進み従来の個人商店などが減少しているものと考えられます。

図：小売業年間販売額の推移



	店舗数 (店)	売場面積		従業員数 (人)	年間販売額 ①/② (百万円)	年間販売額 (生データ) ① (百万円)	消費者物 価指數 ②
		全店舗計 (m²)	1店舗当たり (m²)				
平成19年	356	63,153	177.4	3,355	46,987	45,717	97.30%
平成24年	224	39,024	174.2	2,184	35,901	34,571	96.30%
平成26年	232	53,543	230.8	2,563	38,302	38,034	99.30%
平成28年	248	57,562	232.1	2,922	46,726	46,726	100.00%

(資料：平成26年までは商業統計調査)

(資料：平成24年、平成28年は経済センサス)

(年間販売額は、平成28年の消費者物価指數を1としたときの補正值)

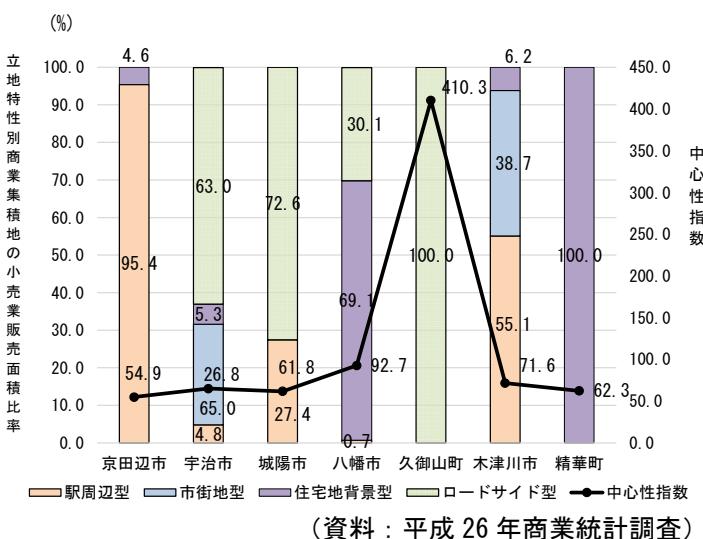
(補正值の基準は、消費者物価指數)

中心性指数について周辺市町と比べると、本市は 54.9 と周辺市町で最も低く、市内での購買吸引力が低いことになります。

本市での商業集積は駅周辺型が大部分となっていますが、周辺都市の沿道に立地する郊外型店舗に購買力が流出していることがうかがえます。

* 中心性指数とは、京都府全体を 100 とした小売業における地元購買吸引力であり、100 に近いほど市内の消費者が市内の小売店で買い物をしていることになります。100 以上であると市外の消費者が買い物に来ていることになります。

図：立地特性別商業集積地の小売業販売面積比率及び中心性指数



1－1－4. 土地利用

① 市街化区域の推移（これまでの京田辺市都市計画マスタープランからの推移）

これまでの京田辺市都市計画マスタープラン改定時からこの10年間で、京田辺松井インター東地区および西地区と大住工業地区において約25haの市街化区域が増加しています。

各用途地域別にみると、三山木地区や南田辺北地区の特定土地区画整理事業により土地利用の方向性が明確になったことにより、それぞれの用途地域が区分されています。

表 用途地域面積の推移

	平成21年		令和2年		
	面積 (ha)	比率 (%)	面積 (ha)	増減 (ha)	比率 (%)
第一種低層住居専用地域	257	23.9	254	-3	23.9
第二種低層住居専用地域	15	1.4	15	0	1.4
第一種中高層住居専用地域	235	21.9	235	0	21.9
第二種中高層住居専用地域	18	1.7	18	0	1.7
第一種住居地域	286	26.6	286	0	26.6
第二種住居地域	77	7.2	77	0	7.2
準住居地域	-	-	-	-	-
田園住居地域	-	-	-	-	-
近隣商業地域	21	2.0	21	0	1.9
商業地域	29	2.7	29	0	2.7
準工業地域	6	0.6	19	13	0.5
工業地域	34	3.2	34	0	3.2
工業専用地域	97	9.0	111	14	9.0
市街化区域合計	1074	100.0	1099	25	100.0

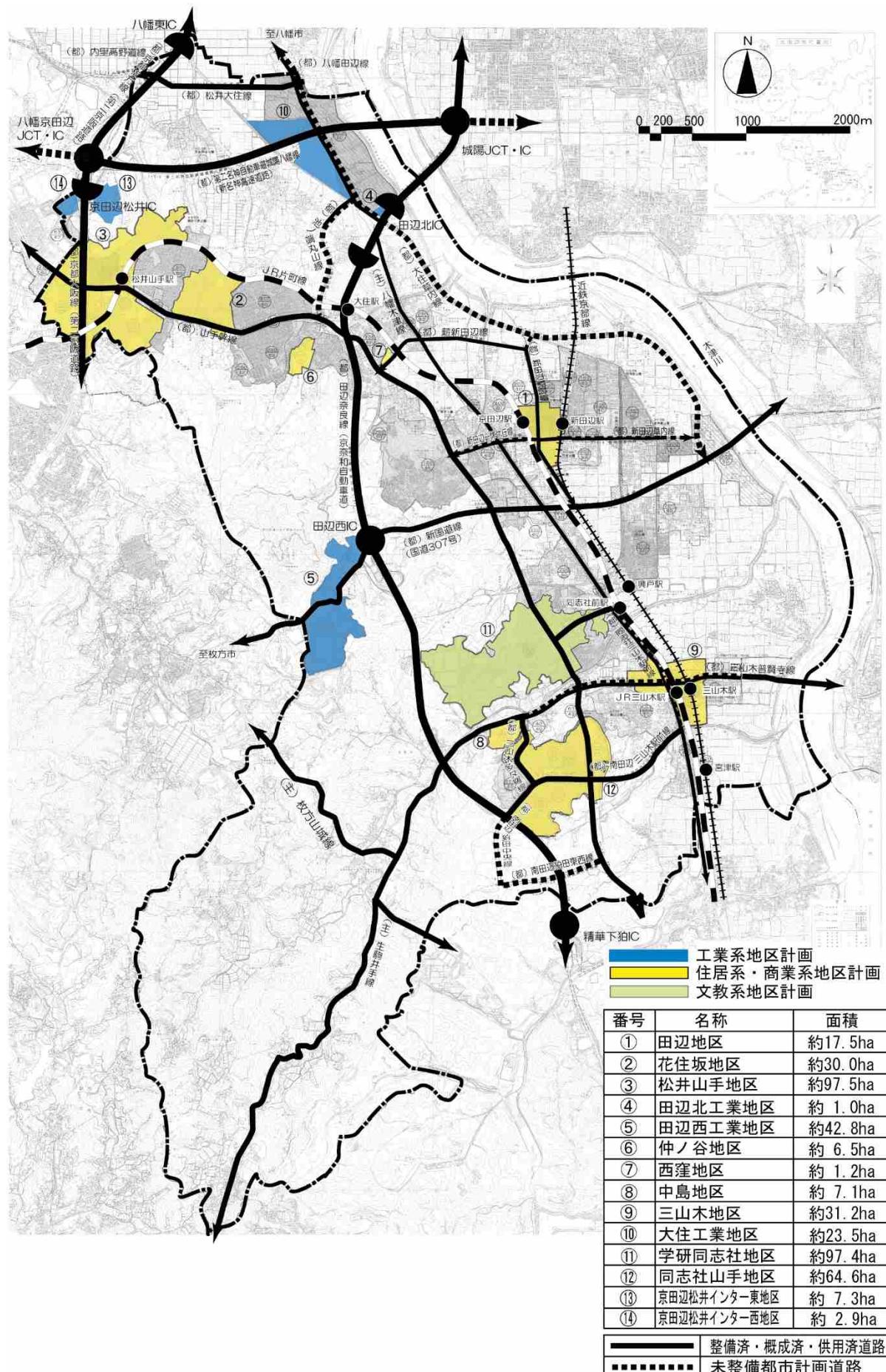
（資料：京田辺市計画交通課）

②市街地整備と地区計画

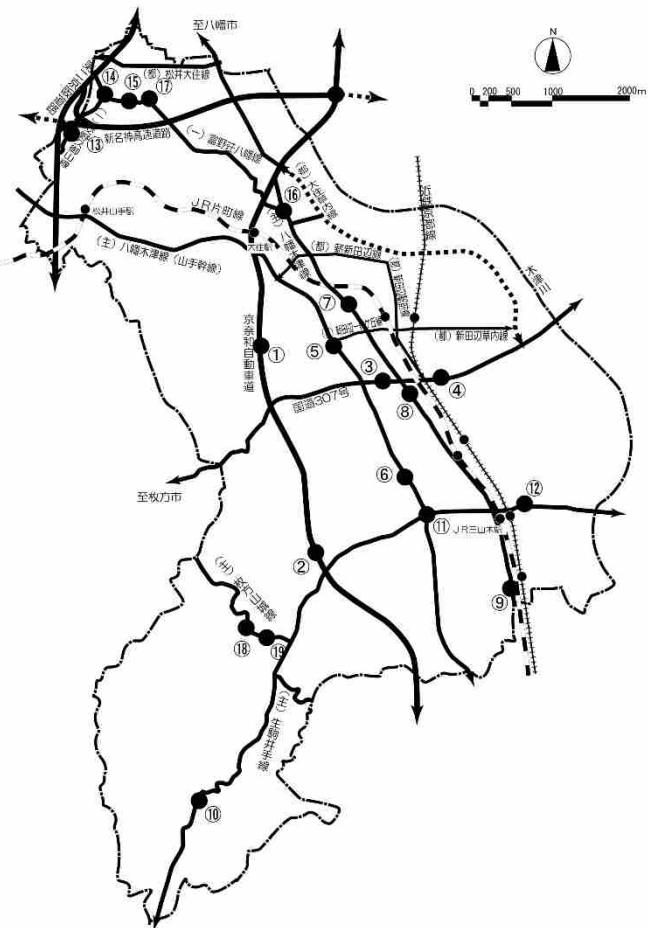
昭和45年(1970年)頃から土地区画整理事業などによる住宅地や工業地などの計画的な市街地整備が進められてきました。また、良好なまちなみの形成と環境保全を図るため、新たな市街地開発が行われた多くの地区で地区計画を定めています。

地区計画を定めている地区は、現在工業系5地区、住居系・商業系8地区、文教系1地区の合計14地区(約430.5ha)となっています。

図 地区計画位置図



調査地点図



1-1-5. 都市施設などの状況

① 交通量の推移

市域の交通量は増加しています。特に、調査地点⑤や⑫の交通量が増加しており、(主)八幡木津線(山手幹線)整備の効果が表れていることがうかがえます。

(都)山手幹線が増加している一方、従来の(主)八幡木津線の交通量が減少しており、バイパスとして通過交通の排除に大きな効果があることがうかがえます。

表：主要道路の交通量の推移

路線名	12時間交通量				
	平成9年 (台)	平成11年 (台)	平成17年 (台)	平成22年 (台)	平成27年 (台)
① 国道24号(京奈和自動車道)	14,423	12,558	12,985	14,139	12,860
② 国道24号(京奈和自動車道)	11,846	10,673	12,646	14,795	14,253
③ 国道307号	11,402	9,215	11,457	-	-
④ 国道307号	11,854	14,548	14,425	14,078	14,433
⑤ (主)八幡木津線(山手幹線)	-	-	4,669	11,216	13,789
⑥ (主)八幡木津線(山手幹線)	-	-	6,636	9,658	10,763
⑦ (主)八幡木津線	15,871	12,115	11,566	8,133	8,011
⑧ (主)八幡木津線	14,984	16,007	12,411	11,508	11,025
⑨ (主)八幡木津線	12,085	12,384	12,349	14,024	-
⑩ (主)生駒井手線	2,159	2,223	2,446	-	1,013
⑪ (主)生駒井手線	5,335	5,319	5,874	894	6,001
⑫ (主)生駒井手線	5,973	5,717	8,737	9,134	10,450
⑬ (一)交野久御山線	4,080	4,206	4,524	-	-
⑭ (一)交野久御山線				1,368	3,684
⑮ (一)富野荘八幡線	3,898	4,054	4,266	-	-
⑯ (一)富野荘八幡線	594	481	962	-	-
⑰ (一)富野荘八幡線				4,346	5,543
⑱ (主)枚方山城線	3,908	3,078	2,894	-	-
⑲ (主)枚方山城線				2,455	2,747

注1) (主) …主要地方道
(一) …一般府道

(資料:各年交通センサス)

注2) 枚方山城線の平成17年データは、平成11年データから計算した推計値

② 公共交通の利用状況

1) 鉄道

鉄道別の1日当たりの乗降客数をみると、JR片町線、近鉄京都線のいずれにおいても平成24年（2012年）から平成25年（2013年）にかけて大きな減少となっています。これは同志社大学の一学部が市外へ移転したことによるものと推測されます。

その間を除いては、JR片町線、近鉄京都線、のいずれにおいても、平成26年（2014年）以降は乗降客数が増加しています。

JR片町線では、学部移転の影響にもかかわらず、その後の増加が続いていることによるものと推測されます。

図：鉄道別1日当たり乗降客数の推移



（資料：各年京田辺市統計書）

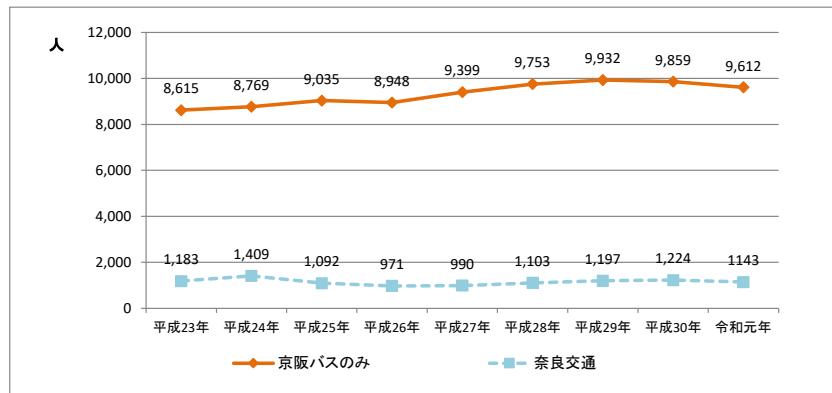
2) 路線バス

バス路線については、本市の北部から中部地域にかけては京阪バスと京都京阪バス、中部から南部地域にかけては奈良交通と、3つのバス会社が運行しています。

1日平均乗降客数をみると、京阪バスは増加、奈良交通はほぼ横ばいで推移しています。

路線全体のバス交通を取り巻く状況は、利用者減少等による収益の悪化や乗務員不足など厳しい環境にあるため、本市では、路線バス利用促進啓発と利便性向上に取り組んでいます。

図：バス会社別1日当たり乗降客数の推移



（資料：各年京田辺市統計書）

③ 都市計画道路・駅前広場の整備状況

1) 都市計画道路

都市計画道路は、自動車専用道路（新名神高速道路・京奈和自動車道・第二京阪道路）を加えると、総延長約 53,350mが計画され、これまでに約 38,633m（概成済道路を含めると 44,478m）が整備済です。

* 概成済道路…整備済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の 2/3 以上又は 4 車線以上の幅員を要する道路）
現在、約 5,845m整備されている。

表：都市計画道路整備状況

計画総延長	整備済延長 (m) (概成済道路除く)		
	平成 13 年 (2001) 度末	平成 21 年 (2009) 度末	平成 30 年 (2018) 度末
約 53,350m	約 20,570m (整備率：約 38.5%)	約 31,006m (整備率：約 58.1%)	約 38,633m (整備率：約 72.4%)

(資料：都市計画基礎調査)

2) 駅前広場

J R 片町線、近鉄京都線の 2 つの鉄道路線が通っており、あわせて 9 つの駅があります。このうち、J R 松井山手駅西口、近鉄新田辺駅西口・東口、近鉄三山木駅・J R 三山木駅の 4 つの駅前広場が都市計画決定されており、近鉄新田辺駅東口を除く 3 つの駅前広場が既に整備済です。

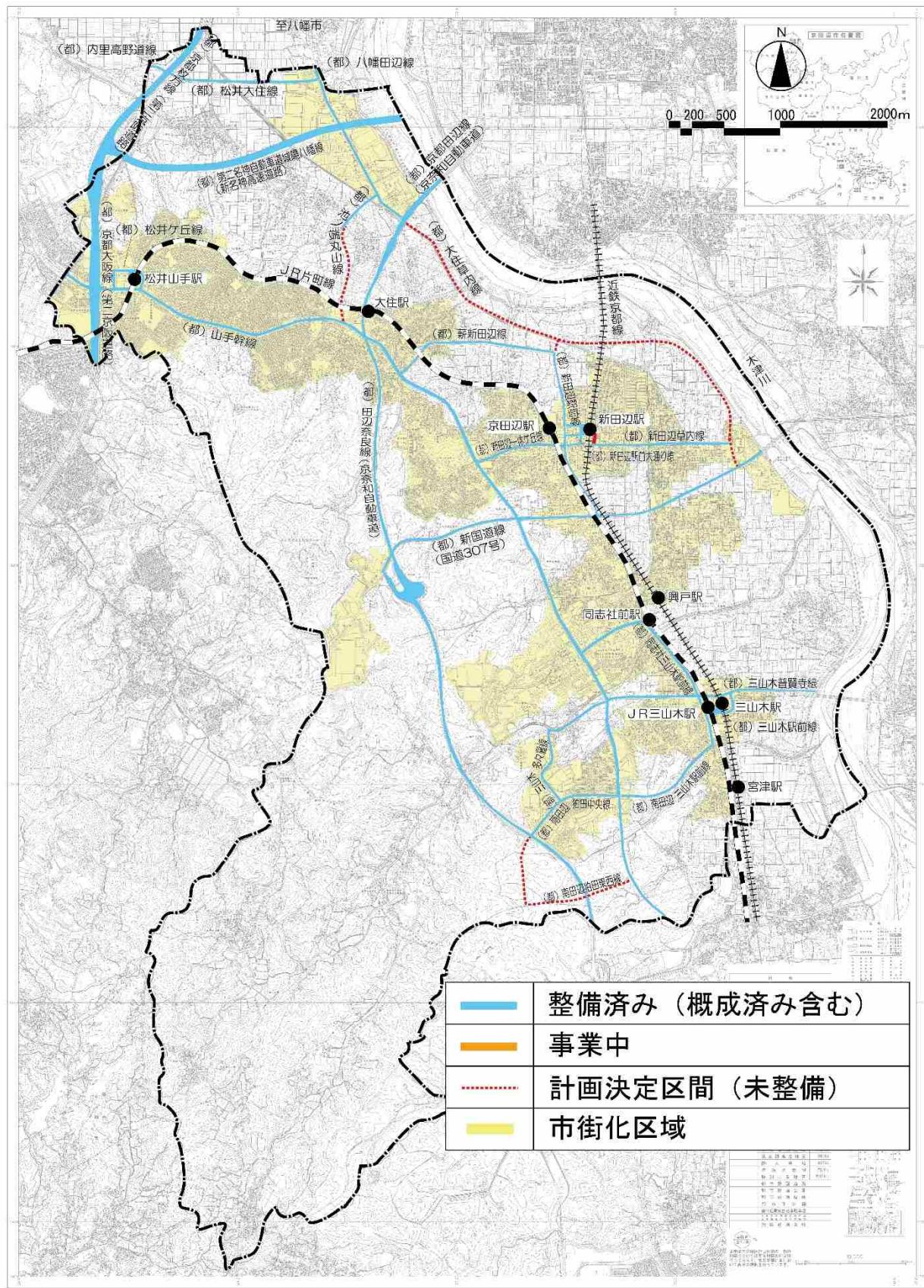
その他、駅前広場を整備した駅が、J R 松井山手駅東口、J R 京田辺駅西口・東口、近鉄興戸駅東口の 3 駅 4 箇所あります。

表：駅前広場整備状況

計画箇所	整備済箇所			
	平成 13 年 (2001) 度末	平成 21 年 (2009) 度末	平成 30 年 (2018) 度末	
都市計画決定	約 19,200 m ² (4 箇所)	約 9,700 m ² (整備率：約 50.5%) (2 箇所)	約 16,200 m ² (整備率：約 84.3%) (3 箇所)	約 16,200 m ² (整備率：約 84.3%) (3 箇所)
その他	—	約 8,630 m ² (3 箇所)	約 9,790 m ² (4 箇所)	約 9,790 m ² (4 箇所)

(資料：都市計画基礎調査)

図：都市計画道路整備状況図



④ 公園・緑地などの整備状況

緑道や緑地などを含めた公園は、現在 164 箇所 42.79ha を整備しており、市民 1 人当たりの公園面積は、6.29 m²となっています。

表：公園・緑地などの整備状況

種 別	平成13年（2001）度末		平成21年（2009）度末		平成30年（2018）度末	
	箇所数	面積（ha）	箇所数	面積（ha）	箇所数	面積（ha）
住区基幹公園	100	12.80	139	16.45	158	20.99
	街区公園	99	10.39	137	12.64	155
	近隣公園	1	2.41	2	3.81	3
	地区公園	-	-	-	-	-
都市基幹公園	3	14.56	3	15.85	3	15.85
	総合公園	1	9.20	1	10.40	1
	運動公園	2	5.36	2	5.45	2
基幹公園計	103	27.36	145	32.30	161	36.84
特殊公園	-	-	-	-	-	-
広域公園	-	-	-	-	-	-
公園計	103	27.36	145	32.30	161	36.84
緑地	2	3.41	2	3.31	2	3.31
緑道	1	2.64	1	2.64	1	2.64
公園・緑地・緑道計	106	33.41	148	38.25	164	42.79

（資料：平成 30 年京田辺市統計書）

公園や緑地などのうち、都市計画決定された公園は 14 箇所（うち 1 箇所は緑地）約 23.18ha あり、そのうち 12 箇所約 18.34ha（概成済を含めると約 20.19ha）を供用開始しています。

表：都市計画公園整備状況

計画箇所	整備済箇所			
	平成 13 年（2001）度末	平成 21 年（2009）度末	平成 30 年（2018）度末	
都市計画公園 (防賀川緑地含)	約 23.18ha 14 箇所	約 15.74ha (整備率：約 67.9%) <12 箇所>	約 18.34ha (整備率：約 79.1%) <12 箇所>	約 20.19ha (整備率：約 87.1%) <12 箇所>

（資料：都市計画基礎調査）

人口一人当たりの都市公園面積について、京都府全体及び周辺市町と比べると、本市は京都府計平均よりも低い値となっており、山城中部地域内では本市は平均的な値となっています。

しかし、本市には、甘南備山をはじめとする豊かな自然があります。

図：人口一人当たり都市公園面積（令和元年）



(資料：令和元年京都府統計書)

⑤下水道

1) 公共下水道（雨水・污水）の整備状況

公共下水道（汚水）は、京都府木津川流域関連京田辺市公共下水道事業として、全体計画区域面積 1,422.2haについて事業を推進しています。

令和2年(2020年)度末現在、整備面積は1,201.07ha、人口普及率は98.64%となってています。

農業集落排水については、打田・天王地区に続き平成18年(2006年)に高船地区で供用を開始し、計画した地区すべてでの整備が完了しています。

雨水対策としては、興戸地区の公共下水道（雨水）の整備を進めています。その他の路線については完成しています。

表：公共下水道（汚水）の整備状況

計画箇所	整備済箇所		増減	
	平成21年(2009) 度末	令和2年(2020) 度末		
公共下水道 (汚水) 〈人口普及率〉	1,422.2ha	1,070.26ha (整備率：約78.1%) (96.93%)	1,201.07ha (整備率：約84.5%) (98.64%)	130.81ha (整備率：+6.4ポイント) (1.71ポイント)

(資料：下水道課)

表：公共下水道（雨水）の整備状況

計画箇所	整備済箇所		増減
	平成21年(2009) 度末	令和元年(2019) 度末	
都市下水路	田辺 約2.2km (整備率：約100.0%)	約2.2km (整備率：約100.0%)	— (一)
	草内 約1.6km (整備率：約87.5%)	約1.4km (整備率：約87.5%)	— (一)
	平田 約1.2km (整備率：約100.0%)	約1.2km (整備率：約100.0%)	— (一)
	三山木 約2.6km (整備率：約73.1%)	約1.9km (整備率：約100.0%)	約0.7km (整備率：+約26.9ポイント)
	計 約7.6km (整備率：約88.2%)	約6.7km (整備率：約97.4%)	約0.7km (整備率：約9.2%)

(資料：都市計画基礎調査)

※都市下水路については、令和2年度から公共下水道（雨水）に都市計画変更されています。

⑥その他の都市施設の整備状況

1) 上水道

現在、計画給水人口74,000人、1日最大給水量28,900m³により水の安定供給を図っています。今後も計画人口の水需要に対応を図るよう、水の安定供給を進めるとともに、安全な水の供給に向けた監視体制の強化を継続していきます。

また、将来大幅な水需要の増加は見込めないことから、保有すべき現有施設の見極めが必要となります。さらに、災害に強い水道、環境負荷軽減への取り組みも今後の課題となります。

2) ごみ処理施設

現在稼働している環境衛生センター甘南備園ごみ焼却施設の経年的な老朽化が進み、後継施設の整備が必要となったことから、枚方市と共同で設立した枚方京田辺環境施設組合において新たに可燃ごみ広域処理施設の建設及び管理運営を行うこととし、令和7年（2025年）度の稼働に向け取り組んでいます。

3) その他の施設

教育施設は令和3年（2021年）には、幼稚園が、公立8園、私立2園の計10園、認定こども園が私立3園、認可保育所が公立4所、私立2園の計6園、小学校が、公立小学校9校、中学校が、公立中学校3校、私立1校の計4校となっています。児童・生徒数は、小学校中学校とも、一部の地域で急増しており、施設不足の問題が課題となっています。

図書館は、中央図書館、北部分室及び中部分室の3館となっています。

その他の施設をみると、市役所周辺に田辺公園プール、田辺中央体育館、中央公民館、保健センター、社会福祉センター、消防本部などの公共施設が集積しています。

住民センターとして、北部住民センター「とうちく」、中部住民センター「せせらぎ」があり、福祉施設は、中部地域に立地している社会福祉センター、老人福祉センター「常磐苑」、北部地域には老人福祉センター「宝生苑」と児童館が併設された「大住ふれあいセンター」があります。

1-1-6 歴史的資源や自然環境などの状況

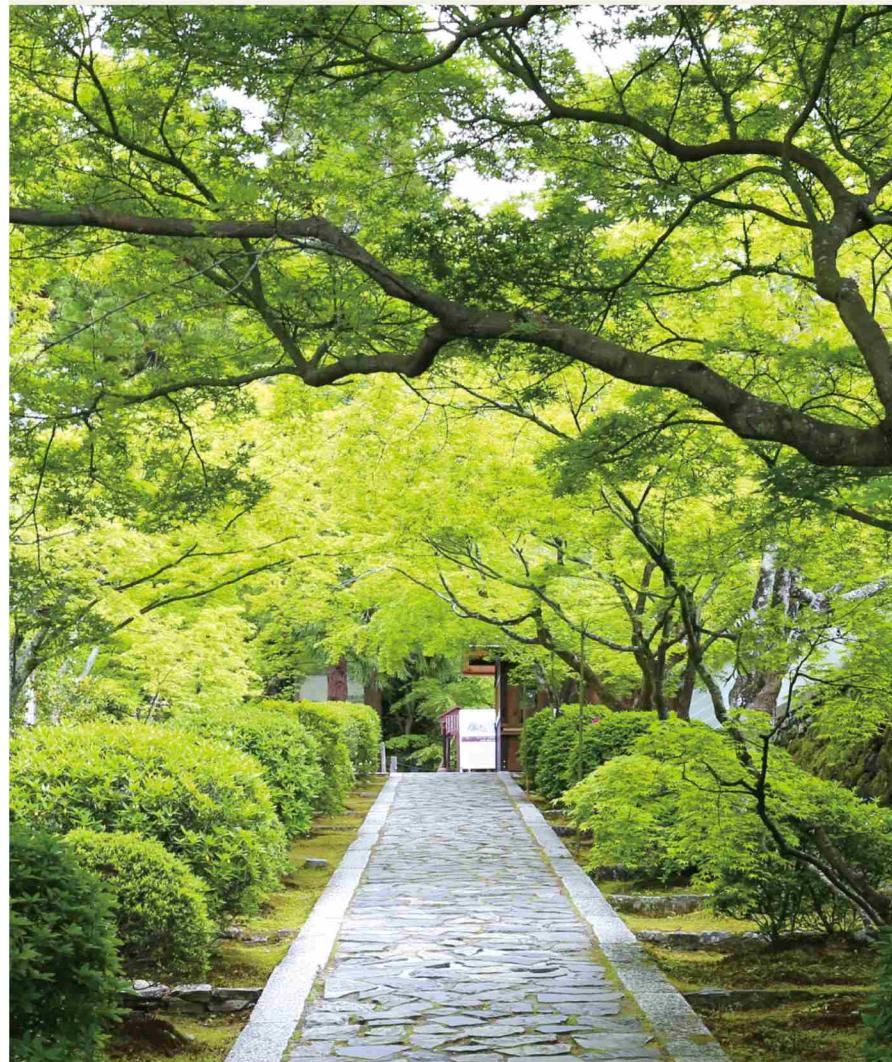
京都・大阪・奈良の中間地。ここで一休みいかがですか？



京田辺市

Kyotanabe City

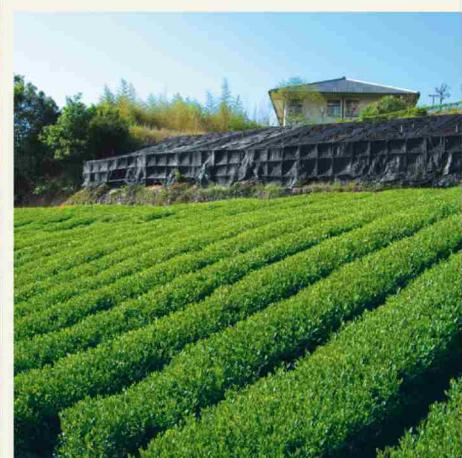
～ 一休さんと玉露のまち ～



歴史的資源や自然環境

本市は奈良と京都の中間にあり、古くからの交通の要衝として開けたところで、繼体天皇が山城の國に皇居を最初に定めた地でもあります。よって、市内には多くの歴史的資源が散在しており、いにしえの営みを感じさせる風土を有しています。

また、甘南備山の緑や木津川の水辺空間など多くの自然環境があり、これらを利用したレクリエーション施設なども整備されています。これら歴史的資源や自然環境を利用したレクリエーション施設、また、田園地帯などの美しい風景などは、京阪神の近郊レクリエーション地として十分な魅力があり、本市でも「京田辺市観光ガイドブック」を作成するなど、観光資源の活用を図っています。





歴史・文化

History and culture

あなたの知らない京都が、
ここにある

日本遺産

2015年に文化庁が創設した日本遺産の第1号として府南部8市町村の宇治茶に関する「日本茶800年の歴史散歩」が認定されました。京田辺市では、「飯岡の茶畠」が選ばれています。



暁華院所領地の代官を務めた澤井氏の住宅。入母屋造で茅葺屋根をL字に組み合わせた特徴的な建物です。



延喜式内社。2年に1度の五穀豊穣に感謝する「瑞饋神輿(市指定文化財)巡行」や奉納絵馬も見ものです。



「神南備」とも呼ばれ、「神が宿る場所」という意味を持つ山で、標高221m。平安京が定められたとき、この山が南の起点とされ、北の船岡山と結ぶ直線を都の中心軸とし、大極殿、朱雀門、朱雀大路、羅生門などが建設されました。



祇園八坂神社の前身といわれ、昔はここから八坂神社まで榊を届ける「榊遷」の行事が行われていました。芙蓉や栗鼠など桃山様式の華麗な彫刻が多く見られます。



天平文化の華やかさと木心乾漆造の円熟した文化を今に伝え、わが国を代表する奈良時代彫刻の名作です。本庵の西には延喜式内社、地祇神社があります。

The tender face of the Kannon, which expresses the magnificence of Tempyo culture, is a master piece sculpture from the Nara period and represents Japan. West of this hermitage is the Engi-style shrine, Chiga-jinja Shrine.



光のあたり方で表情が変わる様子が魅力的な、千手観音立像。平安時代後期の作で、実際に千の手、千の眼があるのは、日本で3体しかないといわれています。

Built in the late Heian Period, this statue shows various different expressions depending on the lighting. Only three of these thousand-armed thousand-eyed works exist in Japan.



延喜式内社。二社からなる左右両殿同形式の本殿を備えます。平成14年(2002年)に修理され、鮮やかな丹塗りが蘇りました。

An Engi-style shrine, Saga Shrine is one of two shrines with two-sided tono-form inner sanctuary. Restored in 2002, it

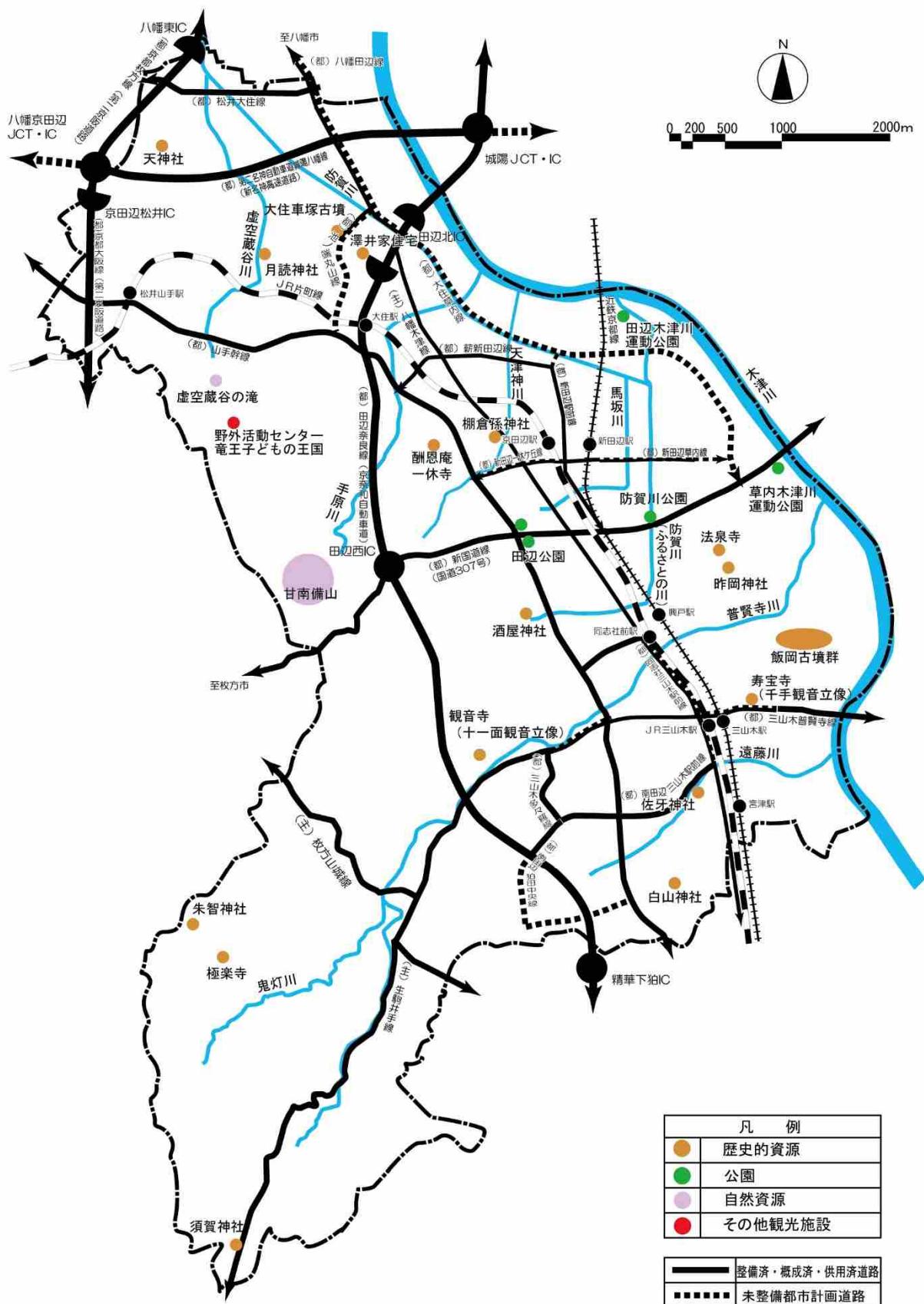


市内最古の神社建造物。毎月第1日曜日には朔日講の神楽(市指定文化財)が行われることでも有名です。Hakusan Shrine is the oldest shrine building in the city. Tsuitachi-kou Kagura Sacred Music and Dance is dedicated to the shrine on the first Sunda of each month.



5世紀初めに造られた全長66mの前方後方墳。チコンジ山古墳とも呼ばれています。Osumi-kurumazuka Tomb, also called Chikonji-yama Tomb, is a 66m long rectangular-shaped ancient tomb built in the early fifth century.

図：主な歴史的資源や観光施設等の分布図



1-1-7. 都市防災

本市の災害特性は次のとおりです。

①水災害

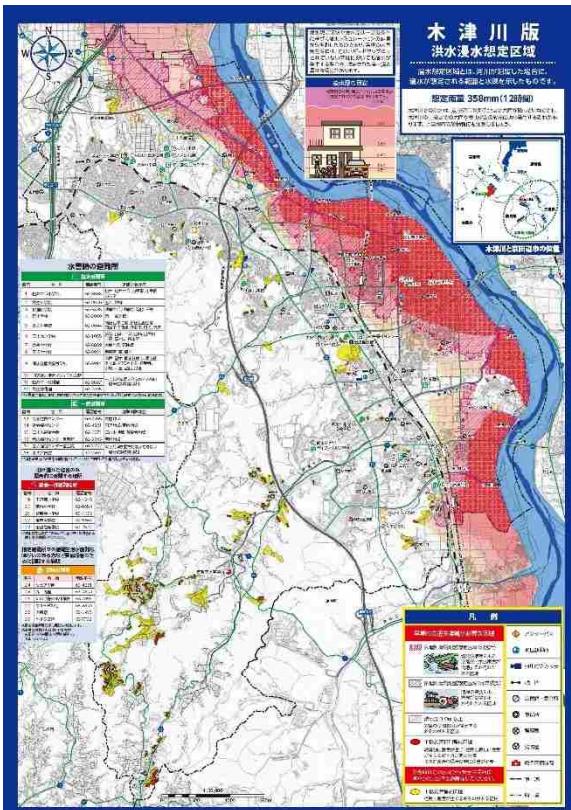
京田辺市を含む京都府南山城地域は、旧来から木津川氾濫による堤防決壊などの被害を受けています。また、木津川の水位が高い場合には、京都府管理河川などから木津川へ排水できないため、浸水被害が発生する場合もあります。

② 地震

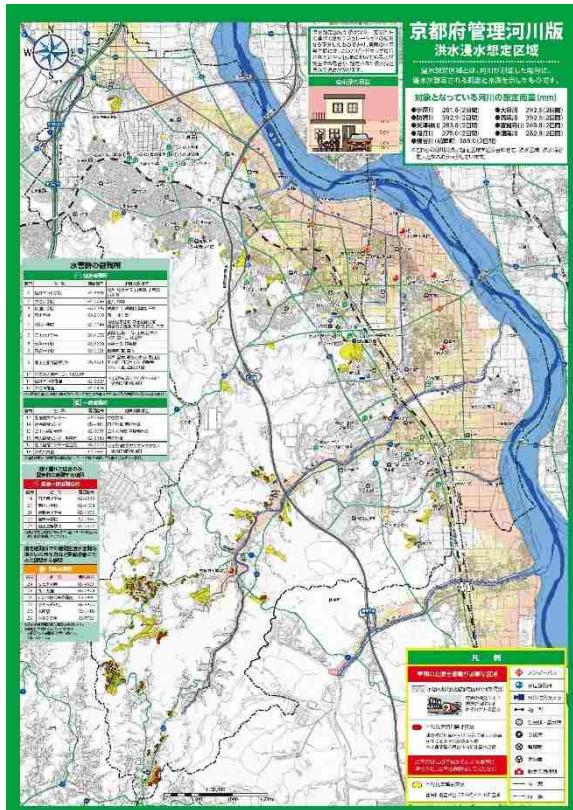
本市で大きな地震動が発生し、多大な被害を及ぼすと想定されている「生駒断層」を震源とする地震が発生した場合、木津川沿いの低平地では最大震度7～6強の揺れが想定されるほか、本市市街地・集落の多くが液状化の発生する地域に立地しています。（地域防災計画より）

図：京田辺市ハザードマップ（水害）

【木津川対象】



【市内中小河川対象】

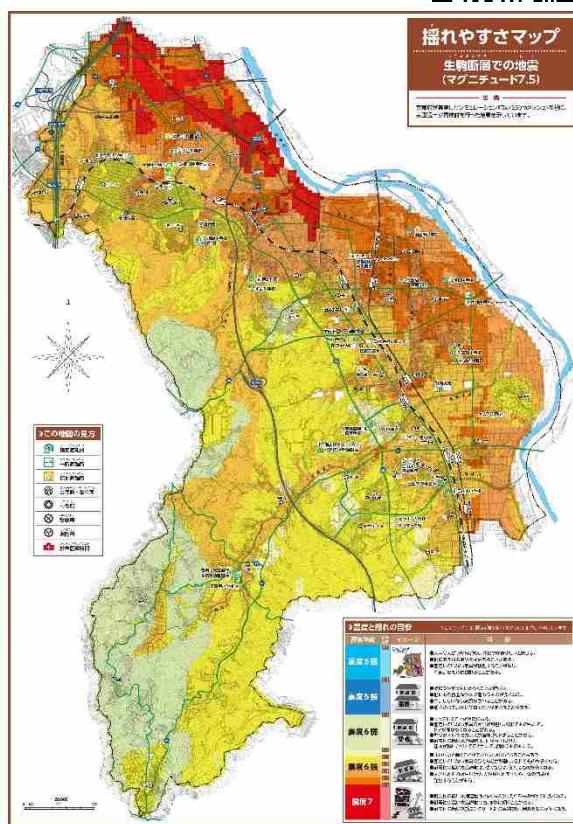


(資料: 京田辺市HP)



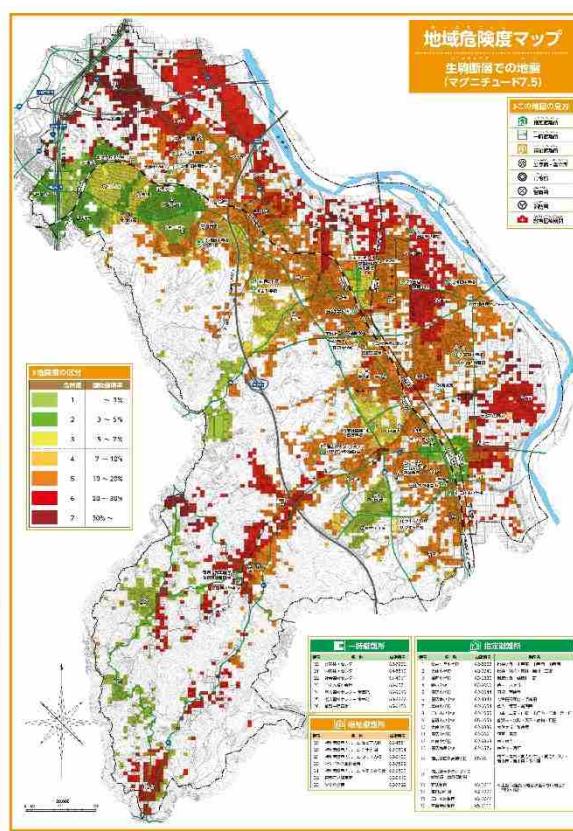
図：京田辺市ハザードマップ（地震）

【揺れやすさ】



(資料：京田辺市)

【地域危険度】



(資料：京田辺市)

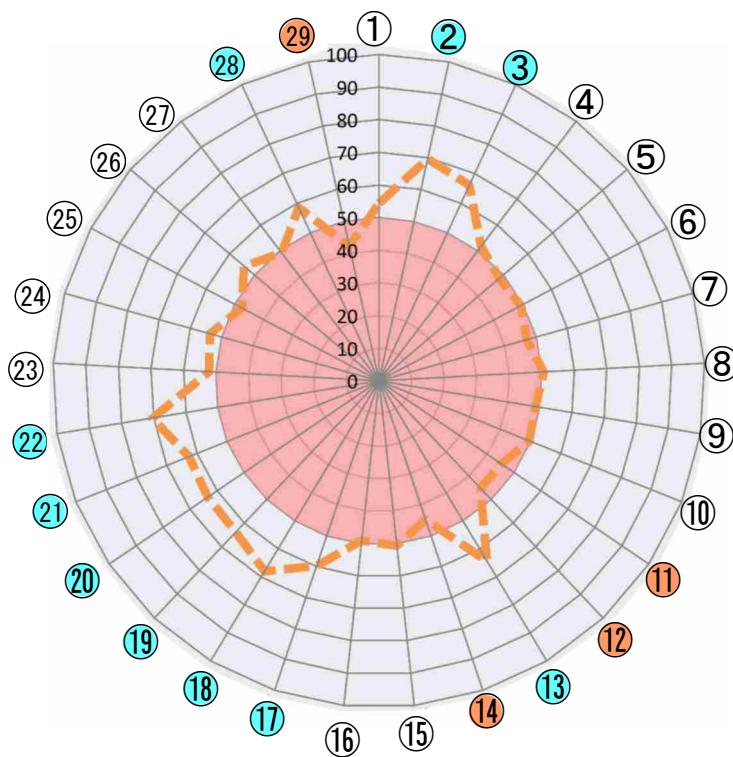
1-1-8. 全国都市との都市指標比較

全国の都市の特性を客観的に把握するために、国土交通省により、各種の統計資料を整理した「都市モニタリングシート」が公表されており、この資料に基づき、本市の特性を全国都市の平均値との比較により整理しました。

評価結果からは以下のことがうかがわれます。

- ・全国平均を大きく下回る指標はなく、おむね平均以上でバランスのよい値となっています。
- ・特に将来人口変化率、また、医療、福祉、商業、公共交通の日常生活サービスの徒歩圏人口カバー率が高い値となっています。

図：全国都市との指標比較



※全国平均値は偏差値 50 となっています。

都市の特性指標

① 人口密度_H27(2015) [人/ha]
② 将来推計人口_H7/H27変化率 [%]
③ DID人口密度_H27(2015) [人/ha]
④ 都市計画区域_H18(2006)_市街化区域内人口密度(用途地域) [人/ha]
⑤ 用途地域別面積_合計 [ha]
⑥ 特別用途地区面積_合計 [ha]
⑦ 都市インフラ_道路(幅員)_合計 [m]
⑧ 公共施設_図書館 [箇所]
⑨ 公共施設_病院 [箇所]
⑩ 公共施設_診療所 [箇所]
⑪ 公共施設_保育所 [箇所]
⑫ 避難施設数 [箇所]
⑬ 地価(平均)_住宅地 [円/m ²]
⑭ 産業_農業産出額 [千円]
⑮ 産業_製造品出荷額 [百万円]
⑯ 産業_年間商品販売額(小売業) [百万円]

⑰ 自治体財政_財政力指数 [-]
⑱ 日常生活サービスの徒歩圏充足率_日常生活サービス徒歩圏 [%]
⑲ 生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率_医療施設徒歩圏(800m) [%]
⑳ 生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率_福祉施設徒歩圏(800m) [%]
㉑ 生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率_商業施設徒歩圏(800m) [%]
㉒ 基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率_駅またはバス停留所徒歩圏(800m、300m) [%]
㉓ 保育所の徒歩圏0~4歳人口カバー率_保育所徒歩圏(800m) ≈0~4歳 [%]
㉔ 公園緑地の徒歩圏人口カバー率_公園緑地徒歩圏都市公園(街区、近隣、地区) 800m市街化区域 [%]
㉕ 市民1万人当たりの交通事故死者数_交通事故死者数 [人]
㉖ 最寄り緊急避難場所までの平均距離_平均距離 [m]
㉗ 市民一人当たりの歳出額_人口当たりの公共施設等の維持・管理・更新費 [千円]
㉘ 市街化区域開発許可面積(H28~H26) [ha]
㉙ 市民一人当たりの自動車CO ₂ 排出量 [t-CO ₂ /年]

*全国平均を特に上回る項目は青、下回る項目を赤としています。

1－2. 社会の潮流

近年、国内では少子高齢化の進展やライフスタイルの多様化、災害リスクの高まり、情報通信技術（ICT）の進展など、社会の潮流が大きく変化しています。このような状況の中、今後のまちづくりにおいて考慮すべき社会の潮流をまとめると以下のようになります。

（1）急激な人口減少・少子高齢化の進行

我が国の総人口は平成20年（2008年）をピークに減少に転じており、特に生産年齢人口は、少子高齢化の進行によって平成7年（1995年）をピークに減少しています。

今後も、年少人口、生産年齢人口は減少を続ける一方、老人人口は令和24年（2042年）まで増加し、高齢化率は、令和47年（2065年）には38.4%に達して、国民の約2.6人に1人が65歳以上の高齢者になると見込まれています。

特に、人口減少は顕著で、生活を支えるサービスを身近な生活圏で維持し続けることが困難になり、雇用機会の減少、税収減による行政サービス水準の低下、地域公共交通の撤退や縮小、空家、空き店舗、工場跡地、耕作放棄地等の増加、地域コミュニティの機能低下などの問題につながっていくことが危惧されています。

一方で、定住人口は減少するものの、地域や地域の人々と多様に関りを持つ「関係人口」と呼ばれる地域外の人材や外国人住民で地域づくりの担い手となるような人々や企業が増加しています。

（2）環境変化と災害リスクの高まり

我が国においては、近年の気候変動に伴い、短時間強雨の発生回数が増加するなど、降雨が局地化、集中化、激甚化しており、大規模な土砂災害も発生しています。こうした災害リスクの高まりに対する防災、減災等の取り組み、特に災害時の避難行動要支援者の増加や救急出動回数の増加が見込まれる中で、地域の防災力の維持・強化が課題となっています。

また、高度経済成長期以降に集中的に整備された道路・橋梁・下水道などの社会資本ストックが今後急速に老朽化する見込みであり、一斉に老朽化するインフラを戦略的に維持管理・更新することが求められています。

このため、防災、減災等の取り組みとともに、公共施設等の集約化、複合化や長寿命化、管理運営の効率化など公共施設マネジメントを推進することも必要となっています。

さらに、新型コロナウィルスによる影響は、社会の広い範囲に及んでおり、新しい生活様式に対応したまちづくりのあり方について取り組んでいくことも求められています。

（3）持続可能な都市に向けた都市施設の利活用

人口・世帯の減少や自然災害の激甚化など、都市をとりまく社会・経済・自然条件の大きな変化の到来が想定されています。このような状況ではあるものの、より暮らしやすく持続可能なまちづくりが求められるようになっています。

災害危険性のある区域への立地抑制、市街地拡散の抑制や集約化を図るとともに、限られた財源のもとで都市資源を効果的に活用し、生活の質の向上を維持するため都市機能や居住環境の向上に資する都市施設の利活用を図ることが必要となっています。

本市においても、立地適正化計画を策定し効率的で持続可能な都市づくりを目指しています。

(4) 情報通信技術(ICT)などの急速な進展

情報通信技術（ICT）の進展により、情報、モノ、資本等のあらゆるものが結びつき、相互に影響を与える時代が始まっています。また、ロボットや人工知能（AI）が産業や身近な商品、サービスなど、生活の様々な場面に使われ、インターネットを媒体として様々な情報とモノがつながる仕組み（IoT）の活用も進められており、超スマート社会（Society5.0）につながる新技術の進歩も始まっています。

このような急速な技術の進歩は、都市基盤施設の整備や維持管理のあり方、公共交通サービスの提供のあり方などにも多大な影響を及ぼすことが想定され、情報通信技術などの的確な活用は、今後のまちづくりにおいても不可欠となってきています。

(5) 働き手・働き方、ライフスタイルの多様化

我が国では、平成22年（2010年）頃から働き手の多様化が進み、さらに近年では働き方の多様化が進展しながら女性や高齢者（65～69歳）等の就業が拡大し、その就業率は50%近くに達しています。また、働き方については、ワークライフバランスを重視する傾向や、固定のオフィスで決められた時間に働く画一的な働き方ではなく、テレワーク、フリーランスや副業の推進、平日と休日で生活の拠点を変える等の多様化が進み、情報通信技術（ICT）に慣れ親しんでいる世代の増加も進みつつあります。

これら働き手や働き方の多様化、ひいてはライフスタイルの多様化は、まちで働く人・生活する人・関係人口などの新たな関係変化を生み、それに併せて自動車に依存するだけではなく、歩きたくなるまちづくりを図るなど、暮らしやすい活力ある社会の実現に向けたまちが果たすべき機能、特徴も大きく変えていくものと想定されます。

(6) グローバル化と地方創生への取り組み

情報通信技術の進展、交通手段の発達による容易な移動、規制緩和などによる国際的な市場開放により、人・物資（もの）・情報（知）の国際的移動が活性化して、様々な分野で各国が相互に依存し、他国や国際社会の動向を無視できなくなるグローバル化が進展してきています。

今後、グローバル化が深化する中では、一つの地域や都市においても、それぞれの独自性を活かし、市民自らが考え、その潜在力を引き出し、世界を視野に入れた多様な地域社会を創り出していくことが要求されています。

また、地方創生の観点においては、地域のキーパーソンとなるリーダー育成や、地域活動、NPO、ボランティア等が継続的に活動できる基盤づくりが必要とされています。

(7) SDGs（Sustainable Development Goals）の取り組み

地球規模での環境問題に対応するため、平成27年（2015年）に国連で「持続可能な開発のための2030アジェンダ」が採択され、持続可能な開発目標として「SDGs」が掲げられました。この中で、多岐にわたる課題についての統合的な解決をめざすことが求められています。

1-3. 広域の将来像とまちづくりの動向

本市は広域道路交通の結節点に位置しており、第二京阪道路の開通により大阪市内や関西国際空港、和歌山方面と直結されただけでなく全国の高速道路に繋がりました。

また、京都縦貫自動車道が整備されたことで、京都府北部とも近くなりました。

さらに、新名神高速道路では、城陽～八幡京田辺間が整備され、大津～城陽、八幡京田辺～高槻間も開通に向けて整備が進められています。

このように、本市は、国土軸の大動脈やその補助となる広域道路交通が交わる重要な位置にあり、今後のまちづくりにおいて、広域道路ネットワークを活かす視点が重要と言えます。

続いて、北陸新幹線の新駅設置が計画されていることから、人とモノの大きな流れを呼び込むだけでなく情報発信も含めた、インフラ整備の検討を進めるなど取組みを始め、広域的な交通結節点としての発展を図っていく必要があります。

■将来の広域道路交通計画



1－4 . 本市におけるまちづくり

第4次京田辺市総合計画

本市が目指す都市像の実現に向けて、総合的かつ計画的なまちづくりを推進していくための指針となる「第4次京田辺市総合計画」では、まちづくりの方向性として、以下の内容を示しています。

<基本構想>

◎本市が目指す都市像（目標年令和13年（2031年））

『緑豊かで健康な文化田園都市』

◎将来人口

計画期間（令和2年（2020年）～令和13年（2031年））：80,000人

◎基本方向

- ①安全で心安らぐ優しいまち 〈安全・安心〉
- ②緑に包まれた美しいまち 〈緑〉
- ③いきいき健康で明るいまち 〈健康〉
- ④子育てしやすく未来を育む文化薫るまち 〈文化・教育〉
- ⑤活力にみちた便利で快適なまち 〈田園都市〉

<計画期間>



市民意向（第4次京田辺市総合計画市民意識調査結果より）

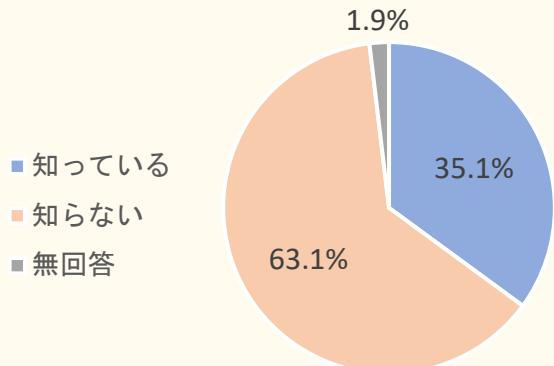
市民の声を反映し、市民主体のまちづくりに重点を置くため、「第4次京田辺市総合計画市民意識調査（平成30年（2018年）10月）の調査結果を反映させます。

その中で、都市計画に関する市民の本市に対するイメージや今後のまちづくりの方向に関する意識をまとめると以下のようになります。

①京田辺市の都市像について

京田辺市は、『緑豊かで健康な文化田園都市』を都市像として掲げ、まちづくりを進めていますが、あなたはこの都市像をご存じですか？

京田辺市の都市像の認知度（全体）



京田辺市の都市像の認知度（年齢別）

（単位：%）

	知っている	知らない	無回答
全体	35.1	63.1	1.9
20歳代以下	20.0	78.6	1.4
30歳代	24.1	75.5	0.4
40歳代	27.8	71.6	0.3
50歳代	27.6	71.4	1.0
60歳代	44.7	53.6	1.7
70歳代以上	53.7	41.1	5.1

②本市で魅力に思うこと（18項目中）

- 1位 京都、大阪、奈良などに近く、交通の便が良い
- ⚠️ 2位 甘南備山や木津川などの自然環境に恵まれている
- 3位 感覚的にまちのイメージがよい
- 4位 商業施設、医療施設、金融機関など日常生活で利用する施設が充実している。
- 4位 主要駅の駅前が整備され、まちなみが美しい

③めざすべきまちの姿（13項目中）

- 1位 誰もが健康で安心して暮らせる福祉が充実したまち
- 2位 犯罪がなく、災害に強い安全・安心なまち
- 3位 生活に必要な施設や都市の基盤が充実したまち
- ⚠️ 4位 自然やまちなみの緑が多いまち

⚠️ 都市像については一定の認知度を保っているものの、若年層にかけて低下していることがわかります。本市の魅力では、今まで進めてきたまちづくりの効果が上位に表れてきています。恵まれた自然環境も上位になっており、めざすべきまちの姿においても、「自然と緑」など、都市像としてきた「京田辺らしさ」に対する評価の高さがみられます。「住みつけたいまち」を実現するためには、都市基盤の整備だけにとどまらず、そのような「らしさ」とのバランスを重視するとともに、高い意識を持続する必要があるかもしれません。

1－5. まちづくりの基本的課題

鉄道や高速道路などの広域交通ネットワークを活かした京都府南部の広域的な拠点として、交通利便性を活かした拠点への都市機能の集積、持続的に成長・発展していくまちづくりを推進することが求められています。

今後とも取り組んでいくべきまちづくりの基本的課題は、次のようなものとなります。

(1) 都市構造の維持(クラスターインクラスター)

本市の人口は、今後も10年程度は増加していくと予測されており、また、新名神高速道路など広域交通ネットワークの充実も図られ、さらなる都市の発展及び市街地の拡大圧力が予想されます。一方、旧来からの市街地などでは、人口の自然減に伴い人口密度が低下する恐れもあります。

このため、引き続き都市機能を集約し、むやみな市街地の拡大を抑制することで、都市の分散化を防ぐことが必要となります。

(2) 拠点地区の魅力づくりの推進

拠点地区の魅力を向上させるためには、次のような対応を図っていくことが必要となります。

①近鉄新田辺駅・JR京田辺駅周辺

郊外型大規模小売店舗との競合にともない、購買力の低下が顕著となっており、中心拠点としての求心力の向上が課題となっています。このため、郊外型では難しい魅力創出など、まちのにぎわい創出、活性化に向けた取組みが必要となっています。

②JR松井山手駅周辺

広域道路交通網の整備インパクトを活用した都市機能の充実や、将来の北陸新幹線新駅の設置効果をまちづくりに活用していくことが期待される一方で、むやみな市街地の拡大を抑制しつつ、都市計画制度の運用による高度土地利用の誘導など、これらのインパクトを最大限に生かすための準備や取り組みを進めることが必要となっています。

③近鉄三山木駅・JR三山木駅周辺

土地区画整理事業により都市基盤が整備され、生活利便機能の集積が進みつつありますが、今後とも各種都市機能の集積を促進し、拠点地区としてのにぎわい創出を進めていく必要があります。

(3) 安全で安心なまちづくりの推進

防災、減災等の取組みがまちづくりの重要な課題となっています。このため、本市においても、防災施設・設備の整備、治水対策の推進などによる防災力の強化を引き続き図っていくことが必要となります。

また、都市施設などインフラの老朽化に対応した都市基盤の耐震化と長寿命化も必要となっています。

さらに、誰もが安全に安心して生活できるよう、交通安全対策の充実、バリアフリー化の推進など地域の特性に応じた、より生活に密着した分野での安全・安心なまちづくりの推進が求められています。

(4) 交通ネットワークの維持と利用促進

鉄道路線は、JR片町線と近鉄京都線が通っており、京都、大阪、奈良へのアクセスに優れており、市内の拠点間を連絡しています。また、市内の拠点駅から、全ての集落にバス交通が連絡されています。

これらの公共交通ネットワークは、本市の発展の基礎となる重要な都市基盤であり、鉄道のさらなる利便性の向上、バス交通ネットワークの維持に向けた利用促進を図っていくことが必要となります。また、その際には、情報通信技術（ICT）の活用も検討していく必要があります。

(5) 企業立地の基盤づくり

大住、松井、田辺西、草内の各工業地域に産業集積を図っています。今後とも職住近接による都市の活力を維持・向上させていくためには、新たな企業が立地できるようにしていくことが必要となります。

しかし、豊かな自然の保全も必要であり、むやみに拡大するのではなく、本市の広域的な交通利便性と労働力人口、大学や研究機関の集積を生かした形で企業立地の促進を図る基盤整備を自然との調和を図りながら進めていくことが必要となります。

(6) 京田辺らしさの希求

行政が主体となって公共空間確保や宅地の整形化を進めた「空間」・「機能」確保のための大規模で合理的な開発から、地域の「価値」と「持続可能性」を高めるため、行政・市民がビジョン共有と連携を行い、様々なアクティビティが展開される市街地をめざす複合的更新への転換を図る必要があります。（市街地整備2.0）

特に、価値としての京田辺らしさとして、都市像に掲げる「緑豊かで健康な文化田園都市」のイメージとなる環境を守り、保全しようとする意識を今後も高める必要があります。

(7) 参画と人のつながりによるまちづくりの推進

このようなまちづくりの課題への対応を図っていくためには、誰もが郷土愛をもってまちづくりの主体となることが大切です。シビックプライドの醸成を基本として、広く市民・NPO・事業者・行政がまちづくりに関する情報を共有し、それぞれの役割と責任を果たしながら、協働によるまちづくりを行うことが必要となります。また、人それぞれの個性的な暮らしが地域において許容されることにより多様性が生まれ、暮らし方はもっと自由自在に、さらにその自在で多様な個性が点在、散在、混在することで、まちとしての「らしさ」が形成されると考えられることから、そのような多様性を認める寛容さを育む必要があります。

2. まちづくりの方針

2-1. 将来の都市像とまちづくりの基本方針

豊かな自然や培われた歴史文化の中で、京都・大阪の近郊に位置する立地環境や交通利便性の良さから急速な都市化が進み、現在も新たな市街地整備が進められています。今後も、新名神高速道路など広域幹線道路や北陸新幹線の整備などにより、立地特性は、これまで以上に向上していくことが予想されます。

一方、社会の潮流は急速な変化を見せ、想定を超える災害が頻発するなど、社会を取り巻く環境に大きな変化が起こっており、それらに対応したまちづくりが必要となっています。

このような状況の中、これからまちづくりを考えていく上では、広域の将来像とまちづくりの動向を把握し、社会の潮流等を踏まえ、市民とともに本市独自の個性をもったまちづくりを進めていく必要があります。

(1) 目標とする将来の都市像

本市では、30年以上にわたり、一貫して都市像「緑豊かで健康な文化田園都市」を目指したまちづくりを進めてきました。「第4次京田辺市総合計画」においても、この都市像を目指しており、本計画においても、同じく「緑豊かで健康な文化田園都市」を目指すべき将来の都市像とします。



『緑豊かで健康な文化田園都市』

京田辺市がめざす田園都市とは

- ・甘南備山や木津川の豊かな自然と田園風景に囲まれ、四季の移ろいを感じながら、子どもから高齢者まで、だれもがいきいきと健康に暮らしているまち。
- ・京田辺の歴史文化や、関西学術研究都市から創造される新たな文化に触れながら暮らしているまち。
- ・大阪市や京都市などの大都市と鉄道や高速道路で便利に結ばれ、農業や工業、商業などの産業が活気にあふれ、だれもが充実したワーク・ライフ・バランスを確立して暮らしているまち。

第4次京田辺市総合計画より

(2) まちづくりの基本方針

①活力にみちた便利で快適なまち〈田園都市〉

- ◇自然と調和したコンパクトな都市構造と、道路網、鉄道網やバス路線の交通ネットワークの充実など、だれもが便利に暮らせるまちを目指します。
- ◇都市基盤の長寿命化など、将来にわたって、だれもが快適に暮らせるまちを目指します。
- ◇農業、商業、工業、観光の活性化、各産業間の連携や企業立地を促進するなど、多様な働き方ができ、産業が持続的に発展するまちを目指します。

関連する主な SDGs



②安全で心安らぐ優しいまち〈安全・安心〉

- ◇自然災害に対し、防災・減災体制の強化や治水対策を推進し、災害に強いまちを目指します。
- ◇交通安全対策や、バリアフリー化の推進などによりだれもが安全・安心して暮らせるまちを目指します。

関連する主な SDGs



緑豊かで健康な 文化田園都市

③緑に包まれた美しいまち〈緑〉

- ◇自然と共生し、緑豊かな自然環境を次世代につなぐまちを目指します。
- ◇良好な都市景観の形成や、環境に配慮した美しいまちを目指します。

関連する主な SDGs



④明るく健康で文化薫るまち〈健康・文化〉

- ◇京田辺らしい文化を創造し未来へ継承する、文化の薫るまちを目指します。
- ◇だれもが健康で自分らしく生きられるまちを目指します。

関連する主な SDGs



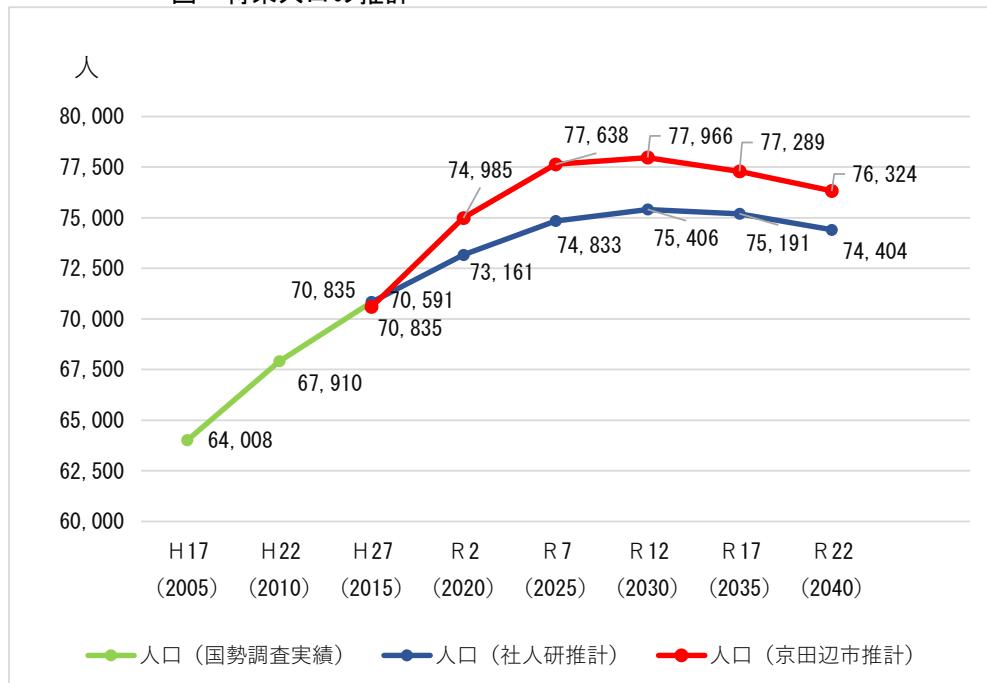
2-2. 将来の都市フレーム

(1) 将来人口フレーム

本市の人口は、昭和40年代後半の急増から増加トレンドが続き、平成27年（2015年）の国勢調査結果では、70,835人となった以降も増加を続けています。

我が国の人口は、全国的に平成17年（2005年）に初めて減少に転じ、大都市近郊地域においても今後は人口増加が鈍化、減少に転じるものと見込まれていますが、本市では、大都市に近接した利便性の高い立地、子育て支援の充実などの好条件により、計画的に進められてきた大規模住宅開発地への転入が続いていることから、今後も着実な人口増加が見込まれています。

図 将来人口の推計



（資料：国勢調査（平成27年まで） 国立社会保障・人口問題研究所（平成30年より）

京田辺市推計（第4次京田辺市総合計画より））

本計画での将来人口フレームは、「第4次京田辺市総合計画」との整合を図り、令和13年（2031年）までの期間において、80,000人と設定します。

8 0 , 0 0 0 人

令和13年(2031)までの将来人口フレーム

(2) 土地フレーム

都市計画マスタープランが示す都市の将来像の基礎となる土地利用の見通しは、次のようになります。

長期的視点において、「1－5. まちづくりの基本的課題」で述べた課題への対応や立地適正化計画で掲げた目標を達成するためには、インフラの量的整備から生活環境の質・生活の充足度を高める整備への転換が求められるため、むやみな市街化区域の拡大を抑制することが基本的な方針となります。

しかしながら、今後しばらく続く人口増加に合わせて必要となる土地フレームや将来の自主財源確保を見据えた土地フレームの拡大については、環境保全や農業等とのバランスを図りながら計画的に確保していくものとします。

①住居系土地利用

住居系土地フレームは将来人口の約 80,000 人をもとに算出すると、約 835ha となり、現在の市街化区域内の住居系用途面積約 868ha に収まるので、既存の市街化区域内でまかなえることとなります。

②商業系土地利用

現在の商業の水準を保ち、将来人口に対して必要な商業系土地フレームを算出すると、約 73ha が必要となり、現在面積の約 67ha では不足することから拡大検討の余地があります。今後の高齢化の進行も見据え、既存の市街化区域内における住宅地に近接した沿道での近隣商業整備を進めるとともに、集約型都市構造として駅周辺の拠点への更なる都市機能の集約を進めるため、既存商業地の高度利用とともに商業区域の拡張を図ることで対応します。

③工業系土地利用

将来人口に対して必要な工業系土地フレームを算出すると、約 174ha となり、現在の約 164ha よりも大きくなります。施設用地不足などに起因する事業所の市外移転を防ぎ、また職住近接型の自立したまちづくりを行う面からも、工業系土地利用の拡大を計画的に行うことで対応します。

なお、関西文化学術研究都市区域については、本フレームに含めないものとし、学研区域にふさわしい土地利用について京都府と連携しながら進めることとします。

3. 将来のまちづくり構想

3-1. 将来の都市構造

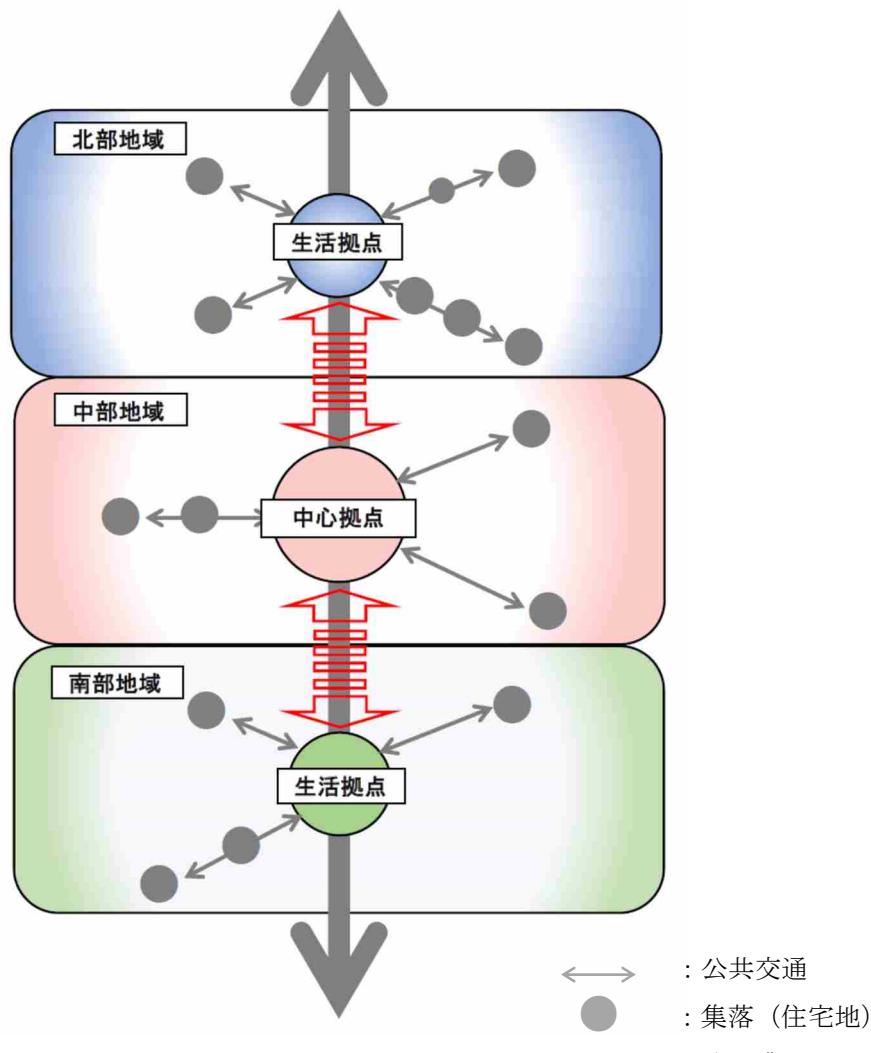
◆京田辺市型集約都市構造（クラスターインクラスター都市構造）◆

本市は、北部、中部、南部の3つの地域に分かれており、それぞれ鉄道の主要駅を中心とした拠点とその周辺のクラスター型の住宅地で構成されています。

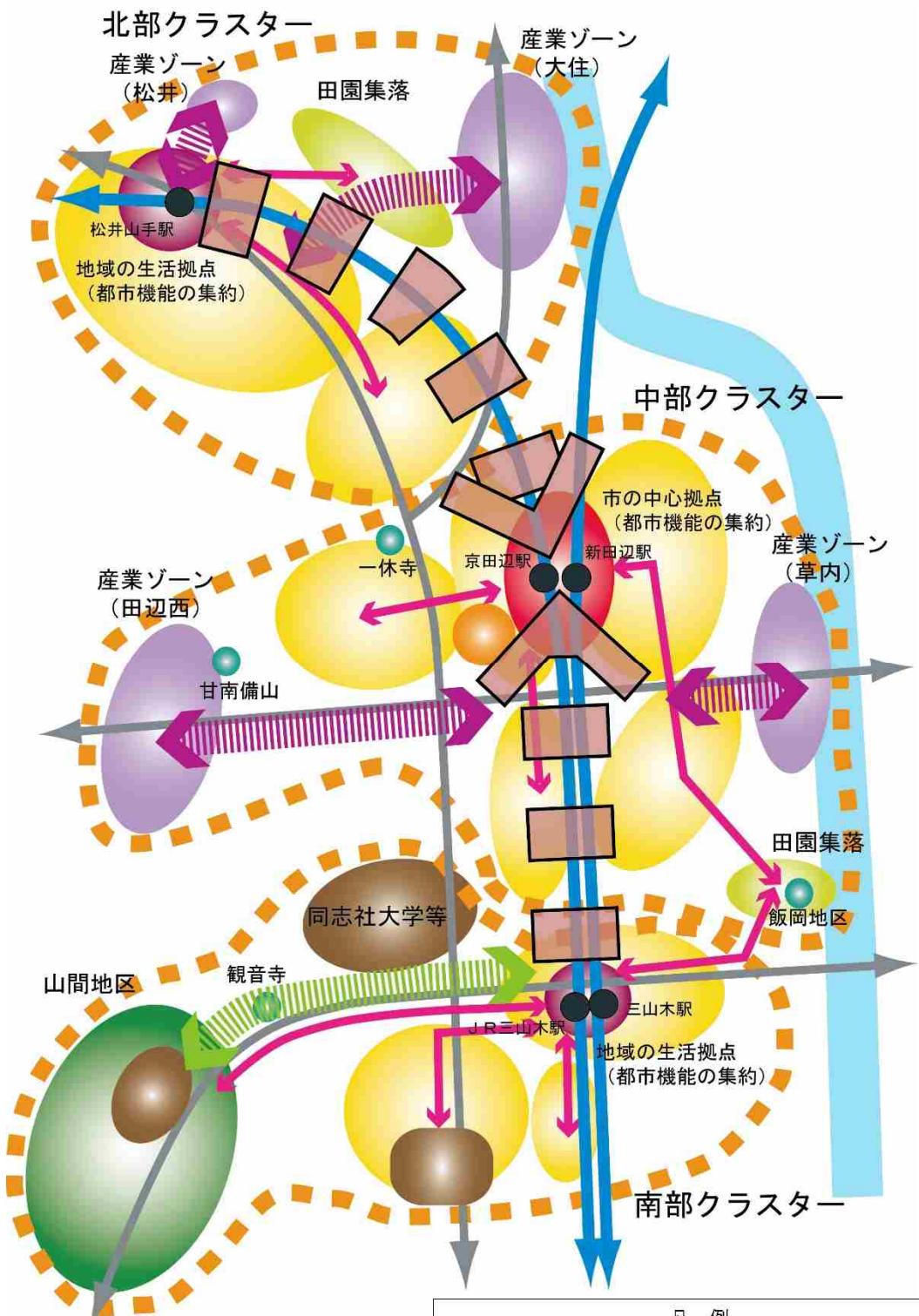
各々の地域の中心拠点は、駅前広場などの都市施設や公共交通のネットワークが整備されており、これら既存ストックを活かしながら「だれもが住みやすいまちづくり」を図るため、地域毎に拠点へ商業・医療・福祉・文化などの都市機能のさらなる集約を図り、拠点と住宅地などを公共交通で連携することで3つのクラスターを形成し、あわせて、北部、南部地域を市の中心拠点である中部地域と鉄道などで連携することにより、本市全体が1つの集約型都市構造となる成熟型、再生型都市構造を目指します。

これが、本市が目指す京田辺市型集約都市構造（クラスターインクラスター都市構造）であり、各地域の特性に応じた都市機能と公共サービスの集中による効率的でコンパクトな都市構造を通して、低炭素まちづくりの推進を図ります。

◆京田辺市型集約都市構造のイメージ図



◆将来都市構造イメージ



凡 例		
中心拠点	(●)	住宅地
生活拠点	(●)	産業ゾーン
市民生活の中心となる拠点	(○)	田園集落
住宅地と産業ゾーンの連携	↔	行政サービス機能が集積
山間地区と生活拠点の連携	↔	文化学術研究施設
鉄道交通軸	↔	シンボル的な資源
主要道路軸	↔	山間地区
拠点へのアクセス(公共交通)	↔	

3－2. 都市の骨格（拠点・軸）

集約型都市構造をさらに進めるため、都市機能の集積を図る都市拠点と、クラスターをつなぐ都市軸について、次のように位置付けます。

都市拠点

市全体や地域にとって、利便性が高く効率的な行政運営が図れるよう、必要な都市機能を集積させる場所です。

生活拠点

中心的

中核拠点
(近鉄新田辺駅・JR京田辺駅周辺)

広域的な観点に立ったまちの玄関口にふさわしい商業・業務施設など多様な施設が集積した、まちの中心地形成を図ります。また、市の交流機能拠点と連携することで、行政サービス、文化機能なども集積を図り、本市の中心拠点としていきます。

交流機能拠点
(市役所周辺)

京田辺市役所を核として、行政サービス機能の集積を図るとともに、レクリエーション機能を併設させ、市民が集い、憩い、交流が図れる場として機能の充実を図ります。

地域的

北部副次拠点
(JR松井山手駅周辺)

大阪都市圏に近接した緑豊かな住宅地のなかで、近隣地域も含めた比較的広いエリアからの多様な世帯の利用を想定した商業地の形成を図ります。

南部副次拠点
(近鉄三山木駅・JR三山木駅周辺)

周辺住民だけでなく、関西文化学術研究都市の北の玄関口として相応しい機能が充実した商業地の形成を図ります。

近隣の生活拠点
(JR大住駅周辺、近鉄興戸駅・JR同志社前駅周辺)

JR片町線全線の複線化など、鉄道利便性の向上や駅施設の整備促進を進めながら、徒歩及び自転車圏からの利用を想定した周辺住民の生活利便を向上させるための周辺環境整備を図ります。

産業流通拠点

(京田辺松井インター地区、大住工業地区、田辺西工業地区、草内工業地区)

既存工業の充実を図ると共に、広域幹線道路網の整備による利便性と北陸新幹線新駅設置のインパクトを活かし、周辺環境や自然環境に配慮しながら、新しい産業の拡充を図ります。

文化学術研究拠点

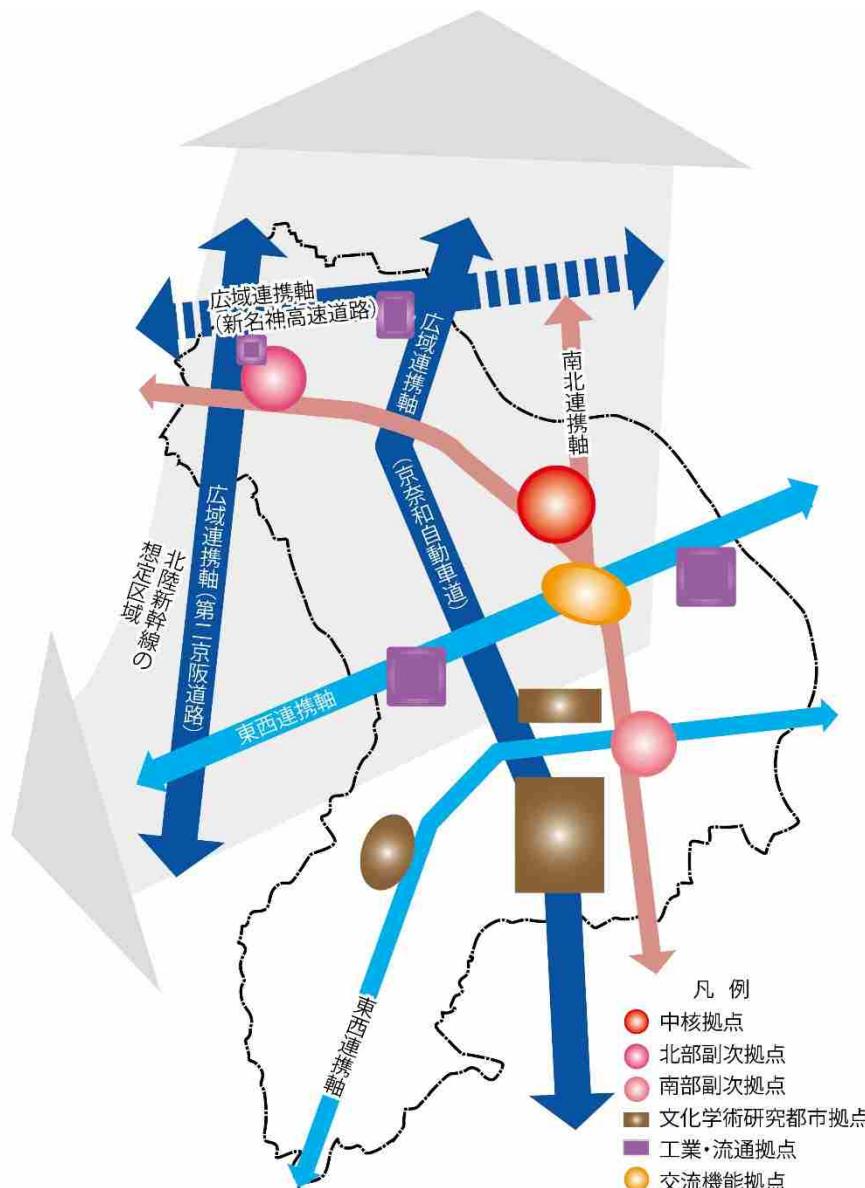
関西文化学術研究都市に指定されている田辺地区、南田辺地区、普賢寺地区について、関西文化学術研究都市の整備方針と合わせたまちづくりを図ります。

都市軸

人や物の流れなど、広域や都市拠点相互の連携をスムーズに行う主軸となるものです。

名 称	内 容
■ 広域連携軸	新名神高速道路・京奈和自動車道・第二京阪道路を広域連携軸に位置づけ、全国の主要な都市や国際空港、国際拠点港湾との連携を促進します。
■ 南北連携軸	近鉄及びJRの各鉄道、山手幹線を南北連携軸に位置づけ、北部、中部、南部の地域間の交流を支えるとともに、周辺地域（鉄道においては周辺地域と主要な都市）との連携を促進します。
■ 東西連携軸	国道307号、主要地方道生駒井手線を東西連携軸に位置づけ、市内の東西間の交流を支えるとともに、周辺地域との連携を促進します。

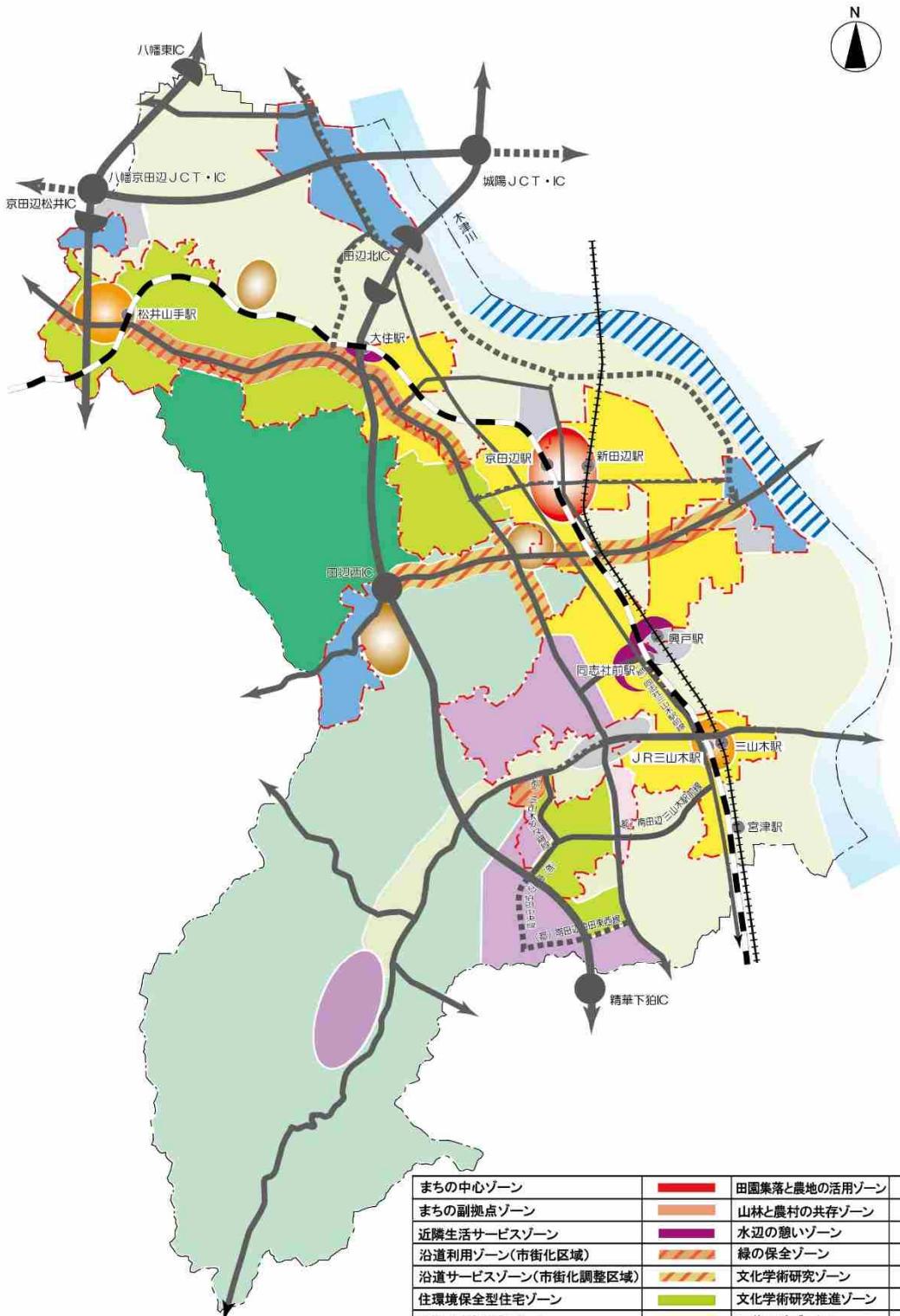
◆将来都市軸イメージ



3-3. 将来の土地利用方針（ゾーン）

ゾーン

将来土地利用方針は、「都市の骨格」をもとに、商業系土地利用、住宅系土地利用、産業系土地利用、その他土地利用を配置します。



市街化区域ライン	---
整備済・概成済・供用済道路	---
未整備都市計画道路	*****

注)この図面はイメージ図です。

(1) 商業系土地利用

- 既存商業地の充実と活性化を図るとともに、地域の玄関口となる駅周辺や市の中心部に商業・文化活動拠点を配置し、生活拠点の充実を図ります。
- 各ゾーンの色分けは、p 44 のゾーンに対応しています。

ゾーン 名称	具体的な箇所	土地利用方針	イメージ
生活拠点	まちの中心ゾーン 近鉄新田辺駅と JR 京田辺駅周辺	本市における市民生活の中心としてふさわしい、商業・業務・医療・文化など多様な施設が立地し、人々が集まるにぎわいのある空間形成をめざします。	都市基盤が整備され、商業・業務・医療・文化施設など多様な施設が集積し、利便性が高いまちの中心地
	まちの副拠点ゾーン JR 松井山手駅周辺及び近鉄三山木駅・JR 三山木駅周辺	北部、南部地域の市民の生活利便を向上させるだけでなく、広域や近隣地域の住民の利便を支える商業・業務機能の充実をめざします。	都市基盤が整備され、地域の中心となる商業・業務施設などが集積する、にぎわいのある地域の中心地
	近隣生活サービスゾーン JR 大住駅周辺及び近鉄興戸駅と JR 同志社前駅周辺	近隣住民の生活利便を向上させる施設整備と機能の充実をめざします。	拠点へのアクセス機能と、日常の生活利便施設が立地する親しみのある地区
沿道サービスゾーン（市街化区域）	(都) 山手幹線、国道 307 号、(主) 生駒井手線沿道の市街化区域区間	周辺地域の生活利便性の向上を図るとともに、道路利用者の利便性の向上を図ります。	飲食店や商業施設・生活サービス施設などが立地する美しい街路景観を有する地区
沿道サービスゾーン（市街化調整区域）*	(都) 山手幹線、国道 307 号沿道の市街化調整区域区間	周辺環境との調和を図りながら、道路利用者の利便性の向上を図ります。	道路利用者が利用する施設が立地可能な地区

* 都市計画法第 34 条第 9 号及び都市計画法施行令第 29 条の 7 第 1 号に基づき、京都府が定める「ドライブインレストラン等の沿道サービス施設の取扱基準」に該当するもののみ。

(2) 住宅系土地利用

- 人口減少が続く既成住宅地や集落地については、用途地域混在を抑制しつつも、生活環境を維持するために必要となる建築物混在に限り許容配置されるよう検討します。また、地域特性に応じた空家等対策を展開します。
- 農林業や集落を取り巻く自然環境や地域特有の歴史的資源は、本市を形づくる重要な要素であり保存する必要があることから、それらを地域として支えている田園集落や山間集落については積極的な保全を図ります。
- 甘南備山や普賢寺の山間部の地域では、農業生産の充実や災害からの安全性の確保などを図りながら、自然と共生した暮らしを次世代につなぐことができる地域の形成を図ります。
- 土砂災害防止の観点から、危険が想定される地区への新たな住宅立地の抑制を行います。

ゾーン 名称		具体的な箇所	土地利用方針	イメージ
市街化区域	住環境保全型住宅ゾーン (市街化進行地域)	主に、京阪東ロードタウンから大住ヶ丘にかけての住宅地及び学研都市南田辺地区	地区計画などによって、良好な住環境と美しいまちなみの保全を図ります。	計画的に整備された市街地で、戸建住宅や集合住宅が建ち並ぶ閑静な住宅地
	都市活力型住宅ゾーン (既成市街地)	住環境保全型住宅ゾーンを除く住宅系土地利用がなされているエリア	都市基盤施設の充実により多様な住宅が共存し、人々がゆとりと快適さを実感できる住宅地をめざします。	戸建住宅や集合住宅が共存する力強く多様性のある住宅地
市街化調整区域	山林と農村の共生ゾーン	山林や農地の中に点在する集落	集落内では生活基盤施設の整備を進め、自然環境、歴史的資源の保全・活用を図ります。	<ul style="list-style-type: none"> ・美しい山の緑と山あいの集落が調和している地域 ・美しい田園風景と集落が調和している地域

(3) 産業系土地利用

- 広域幹線道路網の整備による立地条件の飛躍的な向上を踏まえ、周辺の自然や農地、集落などと調和した工業・物流機能の拡充について検討します。
- 農業を営む地域については、都市近郊農業の場として保全します。また、市街化区域内の農地については、これまでの市街化区域に応じた土地利用の促進だけでなく、都市農地的な役割にも着目した利用を図ります。生産緑地については、特定生産緑地制度を積極的に活用し、都市農地の保全を図ります。なお、指定区域の面積要件の緩和についても検討します。

ゾーン 名称		具体的な箇所	土地利用方針	イメージ
都市型産業ゾーン	京田辺松井インター地区、大住工業地区、田辺西工業地区、草内工業地区	環境にやさしく、かつ生産性の高い工場や流通施設が集積する産業ゾーンをめざします。	周辺地域の景観と調和した工場・流通業務の集積地	
田園農地集落の活性化ゾーン	市街地の北部から東部にかけての木津川に沿った田園地帯	農業基盤及び都市的生活環境がともに整備された集落をめざします。	整備された田畠と機能的な生活環境が備わった地域	

(4) 自然系土地利用

- 平成 13 年 3 月に策定した「緑の基本計画」については、時間経過とともに果たすべき役割が変化してきたことから、見直し改定を行い、本市が目指す都市像を実現すべき姿として反映することとします。
- 木津川の河川敷と堤防については、水と緑の保全を基調としながら、自然環境を活かした環境学習やレクリエーション空間としての利用を図り、さらに、こうしたレクリエーション空間や公園、緑地などのネットワークの形成を図ります。
- 市民や山林所有者、行政の協働による自然環境の保全に取り組むとともに、人々が自然とふれあいながら散策や健康づくり、レクリエーションなどを楽しめる空間づくりを進めます。

ゾーン 名称	具体的な箇所	土地利用方針	イメージ
水辺の憩 いゾーン	木津川の田辺木津 川運動公園と草内 木津川運動公園周 辺	自然環境を活かした環境学習や スポーツ・レクリエーション地域 をめざします。	市民や近隣都市の居 住者が、集い、親し める水辺のレクリエ ーション空間
緑の保全 ゾーン	野外活動センター 竜王こどもの王国 から甘南備山に及 ぶ山地	山の緑を保全しつつ、自然環境を 活用して自然とふれあえるレクリ エーション地をめざします。	市民や近隣都市から の利用者が、豊かな 緑と里山風景の中で 楽しめるレクリエー ション空間

(5) その他土地利用

①公共公益ゾーン

ゾーン 名称	地区分類	土地利用方針
公共 公益 ゾーン	交流機能地区	市役所を核とし、公共公益施設や総合公園（田辺公園）が集積する地区を公共公益ゾーン（交流機能拠点）として位置づけ、行政サービスやスポーツ・レクリエーション機能が集積した市民が集え交流が図れる場としての充実を図ります。
	防災地区	田辺西 I C 周辺については、老朽化したごみ焼却施設の更新を行うとともに、緊急輸送道路である京奈和自動車道と国道 307 号の結節点としての立地特性を活かし、防災拠点の形成を図ります。
	文教地区	市街化調整区域内に存する公共公益施設の敷地については、田園集落と市街地との関りを深める場として既存施設を積極的に活用する必要があるため、公共施設の再配置計画などの策定状況により、将来の増改築および用途変更において有効な土地利用が図られるよう区域区分の変更についても検討します。

②学研ゾーン

- 文化学術研究ゾーンは、「関西文化学術研究都市（京都府域）の建設に関する計画」における、各地区の整備方針に従い、土地利用を図るとともに、周囲の自然環境と調和した景観の形成を図ります。なお、南田辺地区については、学研のシンボル的な役割を持つ「中心エリア」となる産業ゾーンを目指します。
- 文化学術研究推進ゾーンは、同志社山手地区地区計画に基づき、幹線道路沿道の立地条件を活かした土地利用を図るとともに、周辺環境に配慮した景観の形成を図ります。

ゾーン 名称	具体的な箇所	土地利用方針	イメージ
文化学術 研究ゾー ン	学研都市の田辺地区（同志社大学など）、南田辺地区、普賢寺地区	関西文化学術研究都市の整備方針に基づき、周辺の自然環境や集落環境と調和した市街地整備を誘導していきます。	未来を拓く知の創造都市として人や環境にやさしい新しいまち
文化学術 研究推進 ゾーン	学研都市の南田辺北地区山手幹線沿道	学研エリア居住者への生活利便性を向上させる沿道型の商業機能や必要なサービス・産業業務機能の立地誘導を図ります。	沿道型商業施設や産業業務施設などが立地する明るく活力のある地区

③土地利用検討ゾーン

- 市街地周辺で比較的まとまった空閑地がある地域などの中から、将来においても農地としての活用が望ましい地域、治水などの防災面での対応が困難な地域を除き、市街化の可能性を検討する地域を設定します。

ゾーン 名称	具体的な箇所	土地利用方針
土地利用 検討ゾー ン	J R 京田辺駅・近鉄新田辺駅周辺、八幡京田辺 JCT・京田辺松井 I C 周辺、田辺北 I C 周辺、草内工業地区周辺、近鉄興戸駅と J R 志同社前駅周辺、（都）山手幹線と（主）生駒井手線の交差部周辺	<p>①土地利用のニーズや市街化動向を勘案し、土地利用のあり方について検討します。</p> <p>②土地利用については、都市施設（道路、治水、下水道（流域を含む）など）の整備が確実となる場合とします。</p> <p>③「農用地」である場合は、京田辺農業振興地域整備計画の変更が可能な場合とします。</p> <p>④原則として区域区分（線引き）の見直しによる市街化区域への編入を行うものとします。</p>

* 土地利用検討ゾーン以外の市街化調整区域内では、新たな土地利用を目的とした地区計画は策定しません（但し、既存集落型は除く）。

4. 立地適正化計画（抜粋編）



4-1. 立地適正化計画の策定

(1) 趣旨・目的

京田辺市の将来の都市構造については、北部・中部・南部の各クラスターの鉄道駅周辺に拠点を設けて都市機能を集約し、各クラスター内の住宅地との間を公共交通で結ぶとともに、中心拠点である中部地域の拠点と北部・南部の拠点を鉄道駅で連携することにより、多元的な集約型都市構造（クラスター・イン・クラスター都市構造）を目指すこととしています。

この本市が目指している集約型都市構造をさらに推進する手段のひとつとして、立地適正化計画を策定しました。

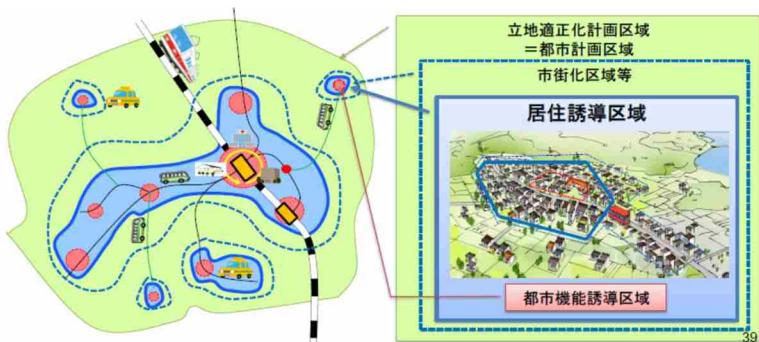
(2) 立地適正化計画とは

立地適正化計画は、都市再生特別措置法第81条第1項に基づくものであり、人口減少及び高齢化に備えた住環境及び生活利便性の維持・向上のため、住宅や生活利便施設の適正な立地について、公共交通の充実とあわせて実現させるための計画で、都市計画マスタープランの一部とみなされます。（序1-2. 参照）。

居住誘導区域： 人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるように居住を誘導する区域。

都市機能誘導区域： 医療、福祉、商業等の都市機能を誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域。

誘導施設： 都市の居住者の共同の福祉や利便のため必要な施設。医療施設、社会福祉施設、子育て支援施設、教育施設、商業施設、行政施設等。



(3) 対象区域

立地適正化計画の対象区域は、都市計画マスタープランと同様、市域全体（本市における都市計画区域）とします。

(4) 計画期間

立地適正化計画は、概ね20年後の都市を展望しつつ、さらにその先も考慮するものとします。そのため、計画期間は、平成31年（2019年）から令和22年（2040年）までとし、おおむね5年ごとに見直しを行います。

したがって、令和14年（2032年）都市計画マスタープランよりも長い計画期間となります。

4-2. 立地適正化計画における基本的な方針

(1) まちづくりの基本的な考え方と目標

京田辺市の特徴および課題を踏まえ、立地適正化計画における「まちづくりの基本的な考え方」を次のとおり設定します。

【まちづくりの基本的な考え方】

拠点ごとの特性に応じた機能の充実・強化を通じた市街地の更新と 新たな魅力の創出による「暮らし」の質を高めるまちづくり

本市は、生活利便性を支える都市機能は概ね充足しているものの、一方で特に中心拠点への求心性の低下がうかがえるなど、将来的に都市としての魅力の低下につながることが懸念されます。そのため、都市機能の更なる充実・強化を図り、都市としての魅力の向上につなげることが求められます。

そこで、今ある拠点ごとの特性に応じた機能の充実・強化を通じた市街地の更新と新たな魅力の創出による「暮らし」の質を高めるまちづくりを基本的な考え方として、まちづくりの目標を次のとおり設定します。

【まちづくりの目標】

○ファミリー層に選ばれる居住環境づくり

本市は、良質な住宅供給が図られ、ファミリー層に選ばれる住宅都市として発展してきました。今後も引き続きファミリー層を中心とした多様な世代に選ばれる、利便性が高く、子育てしやすい居住環境をつくります。

○多様な都市機能が充実した質の高い暮らしを実感できるまちづくり

求心性を高め、誰もが「ふるさと京田辺」を実感するためには、暮らしの利便性プラスアルファの魅力が必要です。そのため、本市の3つの拠点ごとの特徴を踏まえつつ、買い物や交通利便性のみならず、文化、地域交流、健康など多様な都市機能が充実した、質の高い暮らしを実感できるまちをつくります。

○多様な都市活動を支える移動手段の確保

本市は、各クラスター内の拠点を中心とした公共交通ネットワークが概ね形成されており、拠点への良好なアクセス性を有しています。引き続き、拠点間の階層性を意識した交通ネットワークの維持により、市内各所からの移動手段の確保に努めます。また、拠点内の施設間は徒歩で移動が行われるようなまちをつくります。

(2) まちづくりの基本方針

基本方針①：中心拠点・地域拠点・暮らしの生活圏の充実・強化を図る

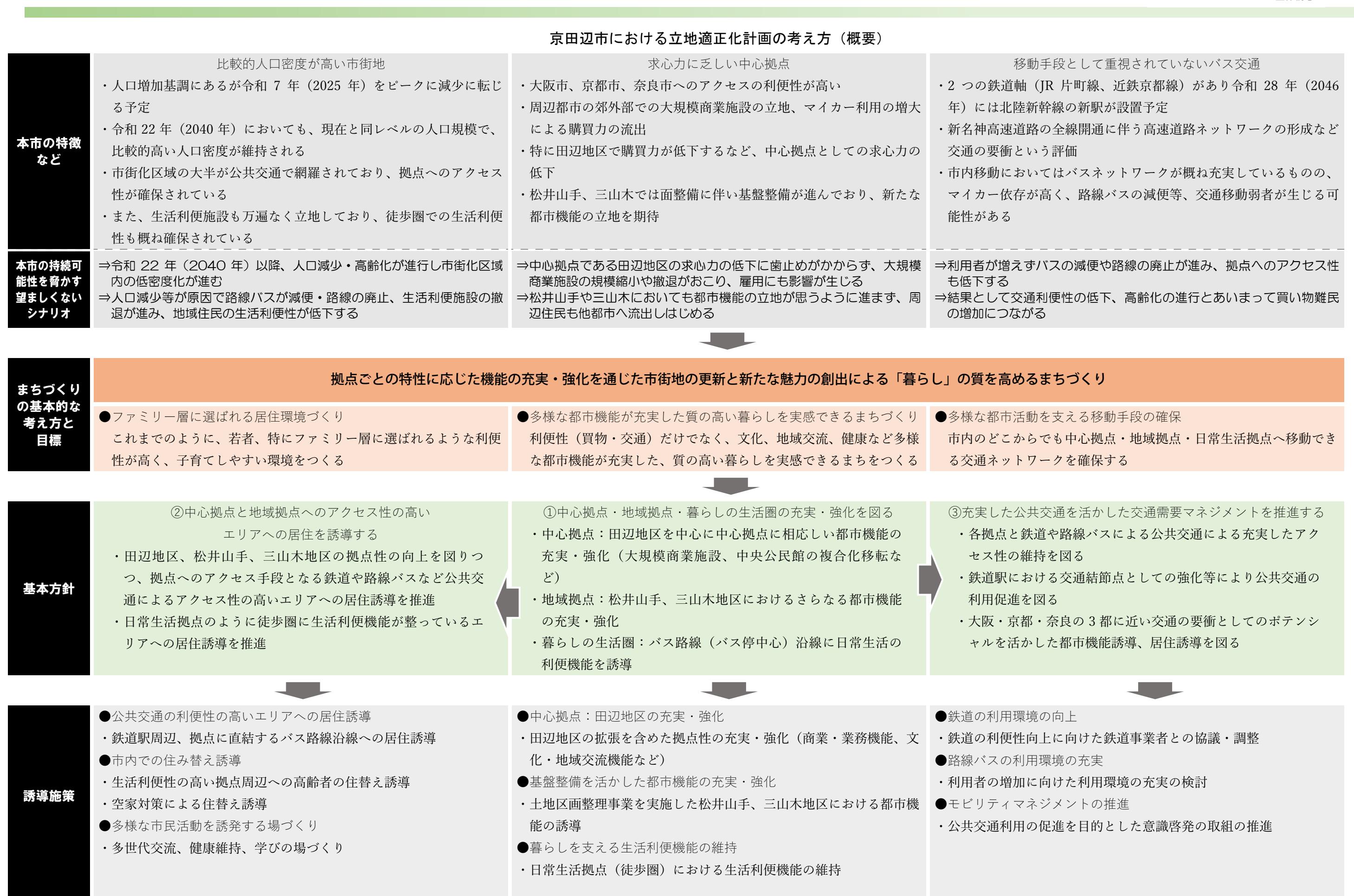
- ・田辺地区においては、中心拠点に相応しい都市機能の充実・強化を図ります。
- ・松井山手地区、三山木地区においては、地域拠点に相応しいさらなる都市機能の充実・強化を図ります。
- ・また、バス路線沿線（特にバス停付近）には、なるべく日常生活の利便機能を誘導し、暮らしの生活圏の形成を図ります。

基本方針②：中心拠点と地域拠点へのアクセス性の高いエリアへの居住を誘導する

- ・田辺地区、松井山手地区、三山木地区の拠点性の向上を図りつつ、拠点へのアクセス手段となる鉄道や路線バスなど公共交通によるアクセス性の高いエリアへの居住誘導を推進します。
- ・日常生活拠点のように徒歩圏に生活利便機能が整っているエリアへの居住誘導を推進します。

基本方針③：充実した公共交通を活かした交通需要マネジメントを推進する

- ・各拠点と鉄道や路線バスといった公共交通による充実したアクセス性の維持を図ります。
- ・鉄道駅における交通結節点としての強化等により、公共交通の利用促進を図ります。
- ・大阪、京都、奈良の3都に近い交通の要衝としてのポテンシャルを活かした都市機能誘導、居住誘導を図ります。



4-3 立地適正化計画でめざすべき都市構造

4-3-1 都市拠点の特徴や方向性

まちづくりの目標の実現に向けて、都市拠点の特徴を踏まえためざすべき都市構造を設定します。

なお、都市構造を検討するにあたっては、「3-1 将来の都市構造」で設定した将来の都市構造（クラスター・イン・クラスター）を基本としつつ詳細化を図るものとします。

1) 立地適正化計画における都市構造の考え方

拠点駅周辺における誘導すべき都市活動を実現するための立地適正化計画における都市構造を次のように設定します。

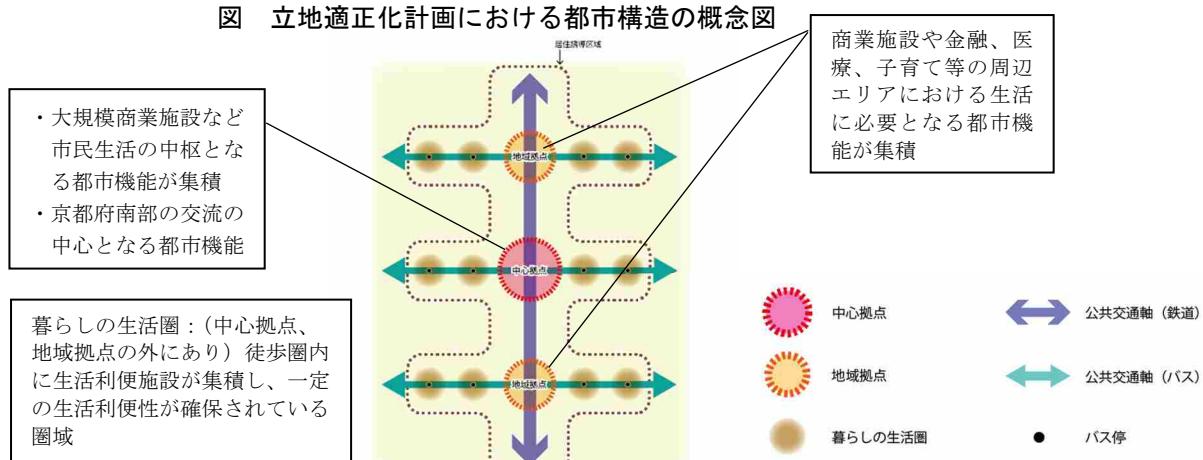
【都市構造の設定の考え方】

- ・北部地域、中部地域、南部地域の3つのクラスターを基本とした都市構造とする。
- ・各クラスターの主要駅周辺にある拠点（中心拠点・地域拠点）を中心としたエリアを都市機能誘導区域に設定する。
- ・各拠点は、立地環境等からの特性を持たせるとともに、拠点間の連携を図ることで、多元的な都市構造とする。

拠点等の種類

拠点等の種類	拠点等の設定の考え方	想定されるエリア
中心拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模商業施設や金融、総合病院、図書館といった市民生活の中核となる都市機能が集積している ・京都府南部の交流の中心となる都市機能が集積している ・市役所等の行政サービス施設が集積している 	<ul style="list-style-type: none"> ・田辺地区（JR京田辺駅・近鉄新田辺駅周辺の地区、市役所周辺の地区）
地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・商業施設や金融、医療、子育て等の周辺エリアにおける生活に必要となる都市機能が集積している 	<ul style="list-style-type: none"> ・松井山手地区（JR松井山手駅周辺の地区）、三山木地区（JR三山木駅・近鉄三山木駅周辺の地区）
暮らしの生活圏	<ul style="list-style-type: none"> ・（上記2つの拠点周辺の外にあり）徒歩圏内に生活利便施設が集積しており、一定の生活利便性が確保されている 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停を中心とした徒歩圏（中心拠点や地域拠点の周辺に点在しているイメージ）

図 立地適正化計画における都市構造の概念図



2) 各拠点における特徴や整備方針

① 北部クラスター

北部地域拠点の整備（北部副次拠点）

特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・ 土地区画整理事業により基盤整備が完了しており、JR松井山手駅周辺を中心に商業施設や金融、医療、子育て等の生活に必要となる都市機能が集積しています。 ・ JR片町線により大阪方面への通勤・通学の利便性が確保されています。 ・ 駅周辺のマンションや新興住宅地を中心に子育て世帯が増加しているものの、松井ヶ丘、大住ヶ丘、花住坂といった新興住宅地では、急激な高齢化の進行が推測されます。 ・ 高速道路網や北陸新幹線により、交通の要衝としてのさらなるポテンシャル向上が見込まれます。 ・ クラスター内の住宅地には、徒歩圏内に食品スーパーやコンビニエンスストア、診療所、生活サービス施設が立地しています。 ・ クラスター内の住宅地とは、バス交通により結ばれています。 ・ 住民満足度調査では、「交通の便が良い」が最も評価が高く、次いで「自然環境が良い」が高い評価となっています。
拠点性を高める上での課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR松井山手駅周辺への生活利便機能の充実・強化を図ります。 ・ 住宅地の人口密度を確保することで、身近な場所での生活必需施設やバス交通による地域拠点へのアクセスを維持・確保します。 ・ 広域を対象とした交通拠点としての特性を活かし、京阪奈の玄関口としての拠点整備を図ります。
誘導すべき都市活動やその実現のために必要な都市機能	<p>〈誘導すべき都市活動〉</p> <p>大阪都市圏に近接した緑豊かな住宅地のなかで、多様な世帯にとって生活に必要な施設が充実し、誰もが快適に暮らすことができる</p> <p>〈必要な都市機能〉</p> <p>大規模商業施設、金融機関、医療・福祉施設、子育て支援施設、健康増進施設、広域からの利用を想定した商業・業務・地域交流施設</p>

②中部クラスター

市全体の拠点整備（中核拠点）

特徴	<ul style="list-style-type: none"> 駅前の土地区画整理事業から約20年を経過し、空閑地はほとんどみられない状況となっています。 JR京田辺駅・近鉄新田辺駅周辺は、大規模商業施設や金融、総合病院、中央図書館といった市民生活の中核となる都市機能が集積し、本市の中心拠点を形成しています。 JR京田辺駅・近鉄新田辺駅から徒歩圏に、市役所や郵便局、警察署、中央公民館、体育館・温水プールをはじめとするスポーツ施設が立地しています。 近鉄京都線やJR片町線により、京都・大阪・奈良への通勤・通学の利便性が確保されています。 北部及び南部の地域拠点と鉄道で結ばれているとともに、市内の各地域から路線バスによるアクセスが確保されています。 住民満足度調査では、「交通の便が良い」が最も評価が高く、次いで「自然環境が良い」が高い評価となっています。
拠点性を高める上での課題	<ul style="list-style-type: none"> 本市の中心拠点として、また京都府南部の交流の中心となる都市機能のさらなる集積を図ります。 今後、拠点となるエリアの拡張（市街化区域編入と都市機能誘導）も含め、都市機能の拡充を図ります。 近鉄新田辺駅東側において、都市基盤施設（駅前広場や都市計画道路）の整備とあわせて都市機能の再集積を図ります。
誘導すべき都市活動やその実現のために必要な都市機能	<p>〈誘導すべき都市活動〉</p> <p>京都・大阪・奈良方面にもアクセスしやすい好立地に加え、本市の中心拠点として商業施設や公共公益施設などが集積し、利便性の高い環境のなかで暮らすことができる</p> <p>〈必要な都市機能〉</p> <p>市域全域を対象とした大規模商業施設、金融機関、総合病院、医療・福祉施設、子育て支援施設、健康増進施設、行政窓口、文化ホール、図書館、京都府南部の中心となる商業・業務・地域交流機能</p>

③南部クラスター

南部地域拠点の整備（南部副次拠点）

特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・近鉄・JR三山木駅周辺では、土地区画整理事業が完了し、商業施設や金融、医療、子育て等の生活に必要となる都市機能が集積しつつあります。 ・近鉄・JR三山木駅周辺での土地区画整理事業及び同志社山手での住宅開発により、子育て世帯を中心に人口が増加しています。 ・背後圏には、同志社大学が立地するほか、企業の研究施設用地の整備が計画されており、関西文化学術研究都市の北の玄関口として位置づけています。 ・山手幹線の全線開通により、同志社山手地内の身近な場所における食品スーパーや医療施設といった生活必需施設の立地の促進が期待される。 ・背後圏の住宅地や市街化調整区域の集落とは、バス交通により結ばれています。 ・住民満足度調査では、「住み慣れて愛着がある」が最も高く、次いで「交通の便が良い」が高い評価となっています。ただし、南部地域のうち同志社山手地域の「交通の便が良い」の評価が低くなっています。
拠点性を高める上での課題	<ul style="list-style-type: none"> ・近鉄・JR三山木駅周辺への生活利便機能の集積を図ります。 ・近鉄三山木駅への急行停車やJR片町線の大阪方面の電車の三山木駅までの延伸等、京都・大阪と結ぶ鉄道の輸送力の強化を図ります。 ・近鉄・JR三山木駅と背後圏の同志社山手や市街化調整区域の集落を結ぶバス交通の維持・保全を図ります。 ・関西文化学術研究都市の北の玄関口として大学や研究施設と連携した都市機能の立地を図ります。
誘導すべき都市活動やその実現のために必要な都市機能	<p>〈誘導すべき都市活動〉 背後に豊かな山林や学術・研究ゾーンを抱え、自然や文化を感じながら、多様な世代が快適に暮らすことができる 〈必要な都市機能〉 商業施設、金融機関、医療・福祉施設、子育て支援施設、健康増進施設、関西文化学術研究都市の玄関としての商業・業務・地域交流機能</p>

4-4. 誘導区域と誘導施設

4-4-1 居住誘導区域

(1)-1 居住誘導区域とは

居住誘導区域とは、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、子育て層や高齢者など多様な世代の人々が歩いて暮らせる生活が続けられるよう、居住を誘導すべき区域であり、都市再生特別措置法第81条第2項第2号に位置づけられています。居住誘導区域は、市街化区域内に設定することができます。

(1)-2 居住誘導区域の考え方

居住誘導区域は、以下に示す考え方に基づいて設定するものとします。

【居住誘導区域設定の考え方】

①公共交通の利便性や買い物利便性等

⇒下記のいずれかに該当する区域は居住誘導区域に含む。

○中心拠点や地域拠点へのアクセス性の高いエリア

- ・路線バスで、鉄道駅周辺の拠点（JR松井山手駅、JR京田辺駅・近鉄新田辺駅、近鉄・JR三山木駅の各周辺）～10分以内（本数や待ち時間等を含めた期待値）にアクセス可能なエリア

○スーパーや診療所などの日常生活の利便性の高いエリア（子育て層や高齢者など多様な世代の人々が歩いて暮らせる生活圏が形成されているエリア）

- ・スーパーまで800m圏内またはコンビニまで500m圏内の区域で、かつ診療所まで800m圏内の区域

②人口動向

⇒令和22年（2040年）時点で40人/ha以上の人団密度が維持できる区域を居住誘導区域に含む。

③土地利用規制等

⇒以下に示す区域は、居住誘導区域に含めない。

〈居住誘導区域から除外する区域〉

市街化調整区域

保安林の区域（薪小欠の一部）

土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）

土砂災害警戒区域（イエローゾーン）※開発許可や宅地造成工事許可でできた法面を除く

工業専用地域

田辺西工業地区地区計画区域

中島地区地区計画区域

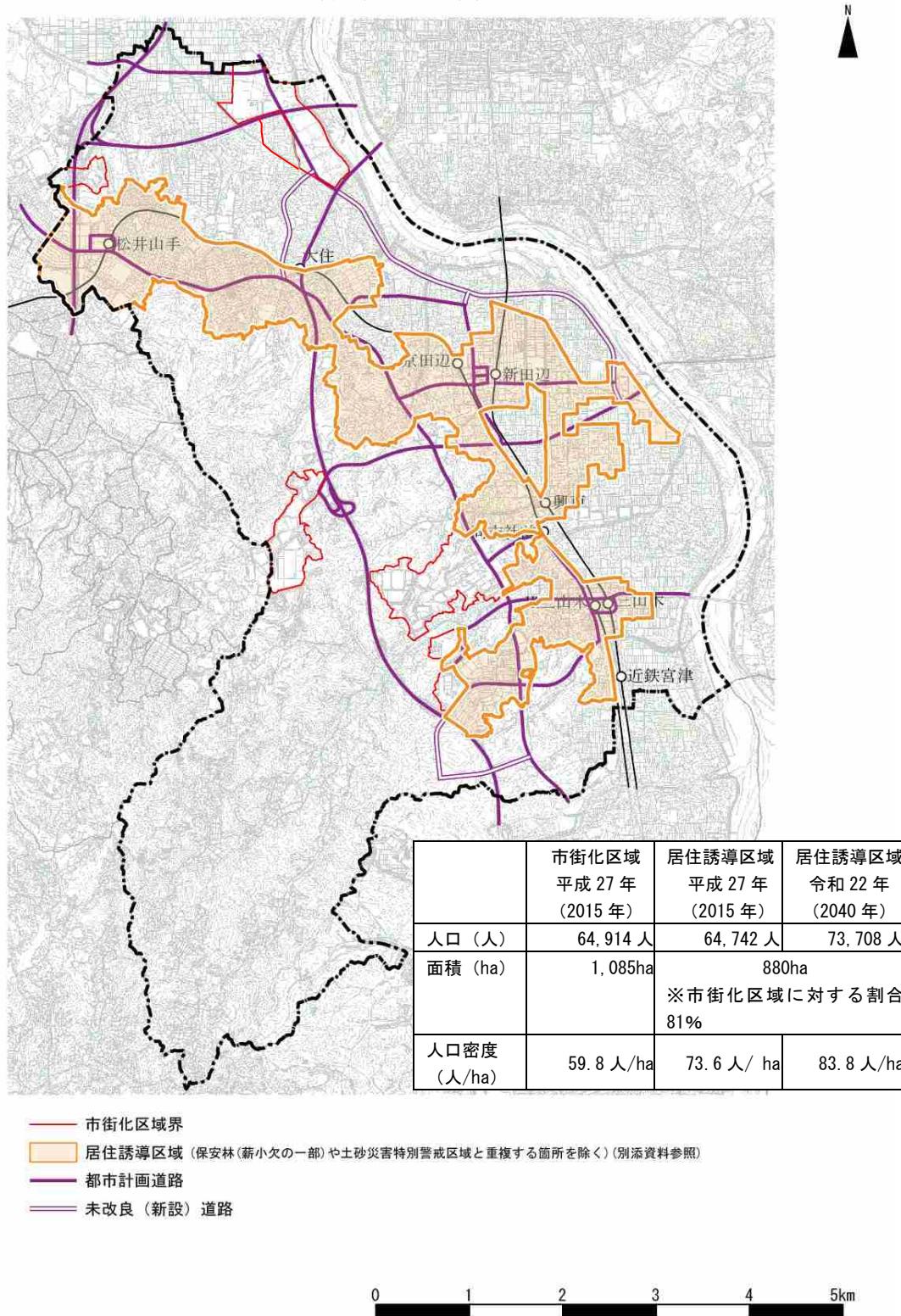
京田辺松井インター東地区地区計画区域及び京田辺松井インター西地区地区計画区域を含む準工業地域

学校法人同志社の区域（同志社大学、同志社女子大学、同志社国際中学・高校）

(1)-3 居住誘導区域の設定

「(1)-2 居住誘導区域の考え方」に示した、各視点での区域設定の考え方を踏まえ、本市における居住誘導区域を以下のとおり設定します。

居住誘導区域図



4－4－2 都市機能誘導区域

(2) - 1 都市機能誘導区域とは

都市機能誘導区域とは、商業、医療、福祉など都市の機能を誘導し、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域のことで、都市再生特別措置法第81条第2項第3号に位置づけられています。また、都市機能誘導区域は原則として居住誘導区域内に設定することとされています。

(2) - 2 都市機能誘導区域の考え方

都市機能誘導区域は、「4-2 立地適正化計画における基本的な方針」において設定した3つの拠点（中心拠点：田辺地区（JR京田辺駅・近鉄新田辺駅周辺の地区）、地域拠点：松井山手地区（JR松井山手駅周辺の地区）、三山木地区（JR三山木駅・近鉄三山木駅周辺の地区）を中心としたエリアを区域に設定します。

具体的には、以下に示す考え方に基づいて設定するものとします。なお、区域線は、原則として地形、地物、用途地域界、町丁目界などにより設定します。

【都市機能誘導区域設定の考え方】

(区域の位置)

○クラスターを支える拠点

⇒「京田辺市都市計画マスタープラン」において、北部地域、中部地域、南部地域の3つのクラスターを支える拠点として位置づけられており、既に様々な都市機能の集積が図られている主要鉄道駅周辺（田辺地区（JR京田辺駅・近鉄新田辺駅周辺の地区）、松井山手地区（JR松井山手駅周辺の地区）、三山木地区（JR三山木駅・近鉄三山木駅周辺の地区）を中心としたエリアを都市機能誘導区域に設定する。

(区域の範囲)

○集積への期待

⇒様々な都市機能が集積することで相乗効果が期待できるよう、都市機能誘導区域の大きさは徒歩で移動可能な範囲（鉄道駅を中心に半径800m圏）を基本に設定する。

○土地利用規制

⇒都市機能の集積が求められる商業地域、近隣商業地域を基本に設定する。

(2) - 3 都市機能誘導区域の設定

「(2) - 2 都市機能誘導区域の考え方」に示した、各視点での区域設定の考え方を踏まえ、本市における都市機能誘導区域を以下のとおり設定します。

①田辺地区（JR京田辺駅・近鉄新田辺駅周辺の地区） 約 71.0ha

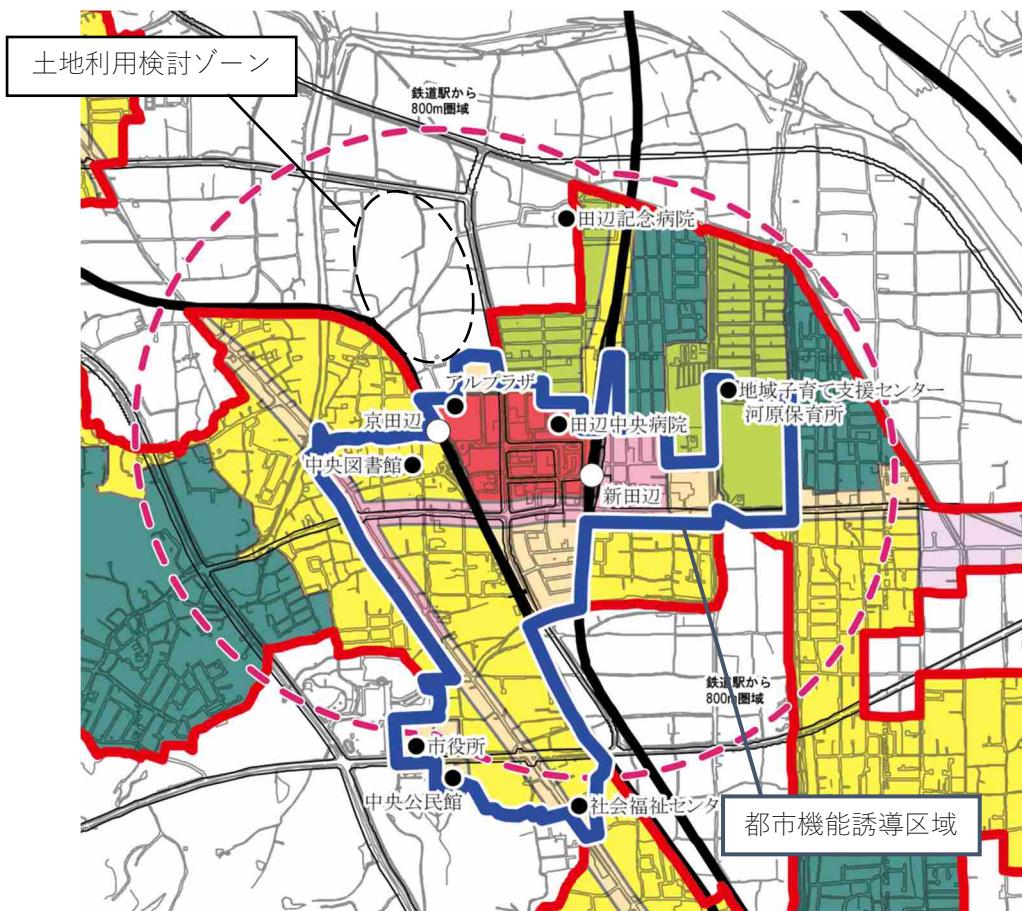
田辺地区は、店舗面積 10,000 m²を超える大型商業施設や総合病院、中央図書館、市役所など広域から集客する施設が集中しています。

このため、駅周辺に広がる商業地域を中心に、広域的な都市機能が立地しているエリアを都市機能誘導区域として設定します。また、市役所周辺にも中央公民館や社会福祉センターなど広域的な機能が集積しているため、市役所周辺についても都市機能誘導区域として設定します。

市役所や社会福祉センター等は、駅から 800m 前後の場所に立地していますが、京田辺市バリアフリー基本構想田辺地区の重点整備地区内であり、生活関連経路として、バリアフリー化や交通安全対策等を進めるとともに、バス交通の充実にも取り組んでいます。

なお、JR京田辺駅・近鉄新田辺駅周辺においては、土地利用のニーズや市街化動向を勘案し、土地利用のあり方について検討します。

都市機能誘導区域（田辺地区）

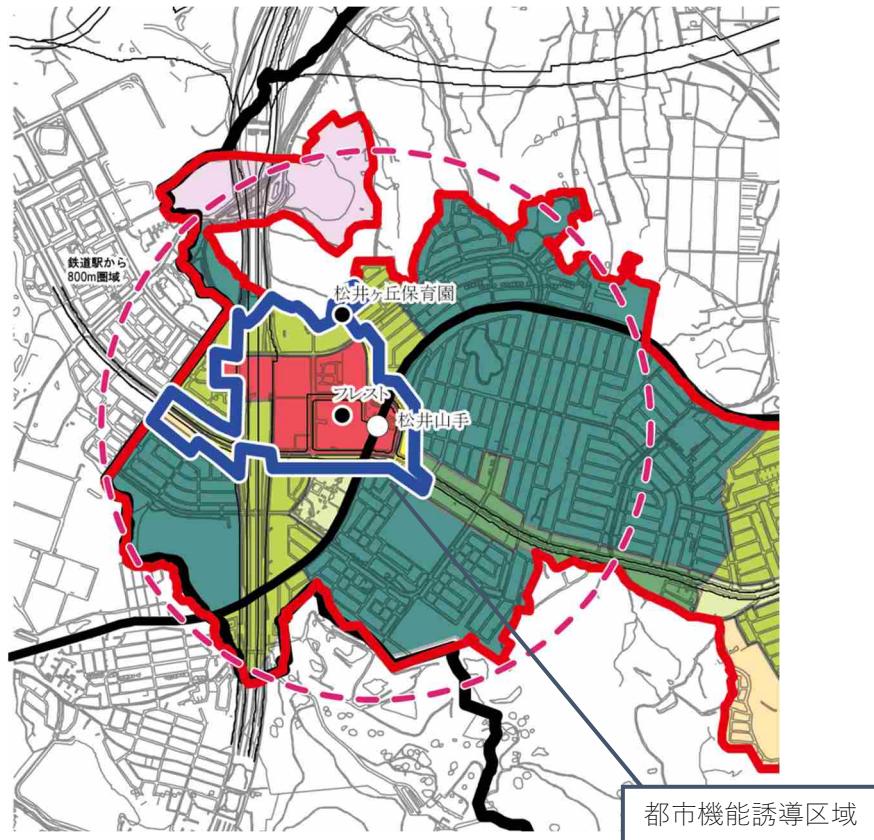


②松井山手地区（JR松井山手駅周辺の地区）約24.6ha

松井山手地区は、土地区画整理事業による都市基盤整備とあわせて計画的なまちづくりを進めしており、駅周辺に店舗面積5,000m²を超える大型商業施設をはじめとする商業施設や様々な診療科目的診療所、生活サービス施設、金融機関、保育所等の生活利便施設が集積しており、その周辺に住宅地が広がっています。

このため、駅周辺に広がる生活利便施設が集積するエリアを都市機能誘導区域として設定します。

都市機能誘導区域（松井山手地区）



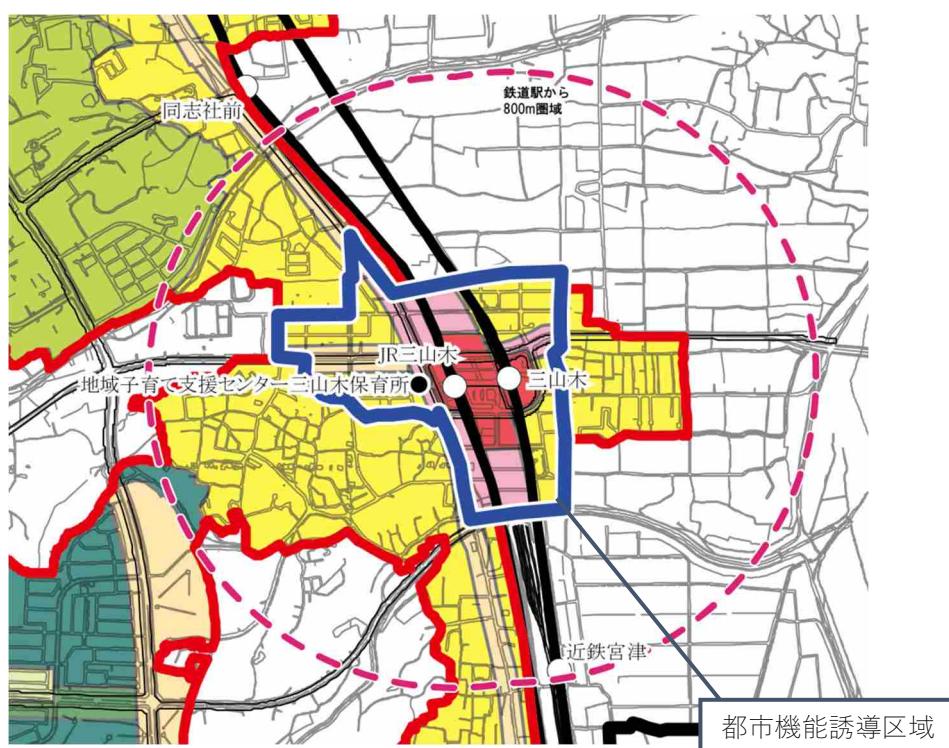
③三山木地区（JR三山木駅・近鉄三山木駅周辺の地区）約31.2ha

三山木地区は、土地区画整理事業により都市基盤整備が進んだことで、駅周辺や幹線道路の沿道を中心として商業施設や様々な診療科目的診療所、生活サービス施設、金融機関、保育所等の生活利便施設が集積しはじめています。

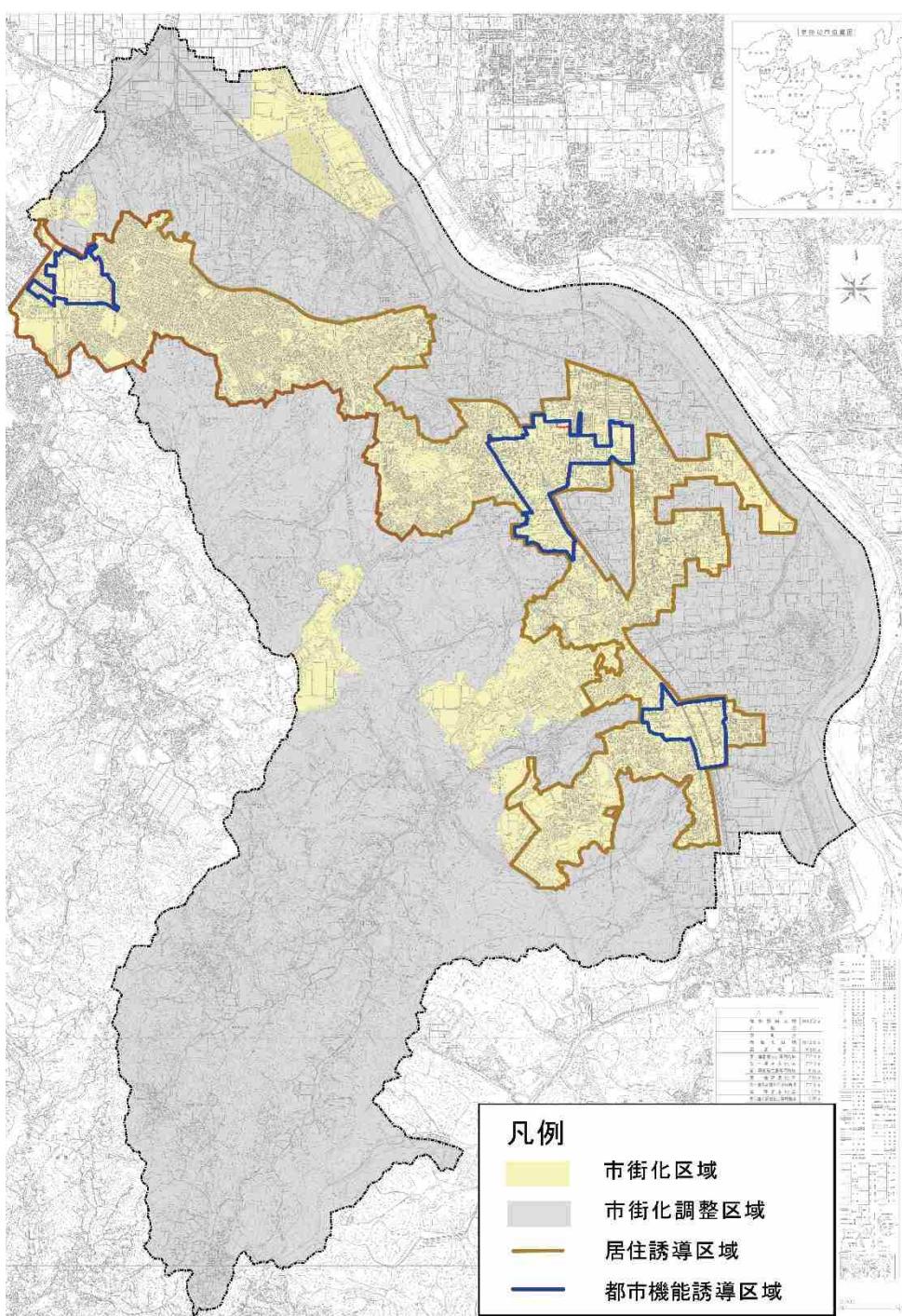
このため、土地区画整理事業により面整備を行ったエリアを都市機能誘導区域として設定します。

なお、文化学術研究地区については、関西文化学術研究都市の整備方針に基づき、周辺の自然環境や集落環境と調和した市街地整備を誘導します。

都市機能誘導区域（三山木地区）



誘導区域



4－4－3 誘導施設

(3)－1 誘導施設とは

誘導施設とは、都市における居住者の共同の福祉や利便を維持・向上させるために、都市機能誘導区域内に誘導する施設のことであり、都市再生特別措置法第81条第2項第3号に位置づけられています。

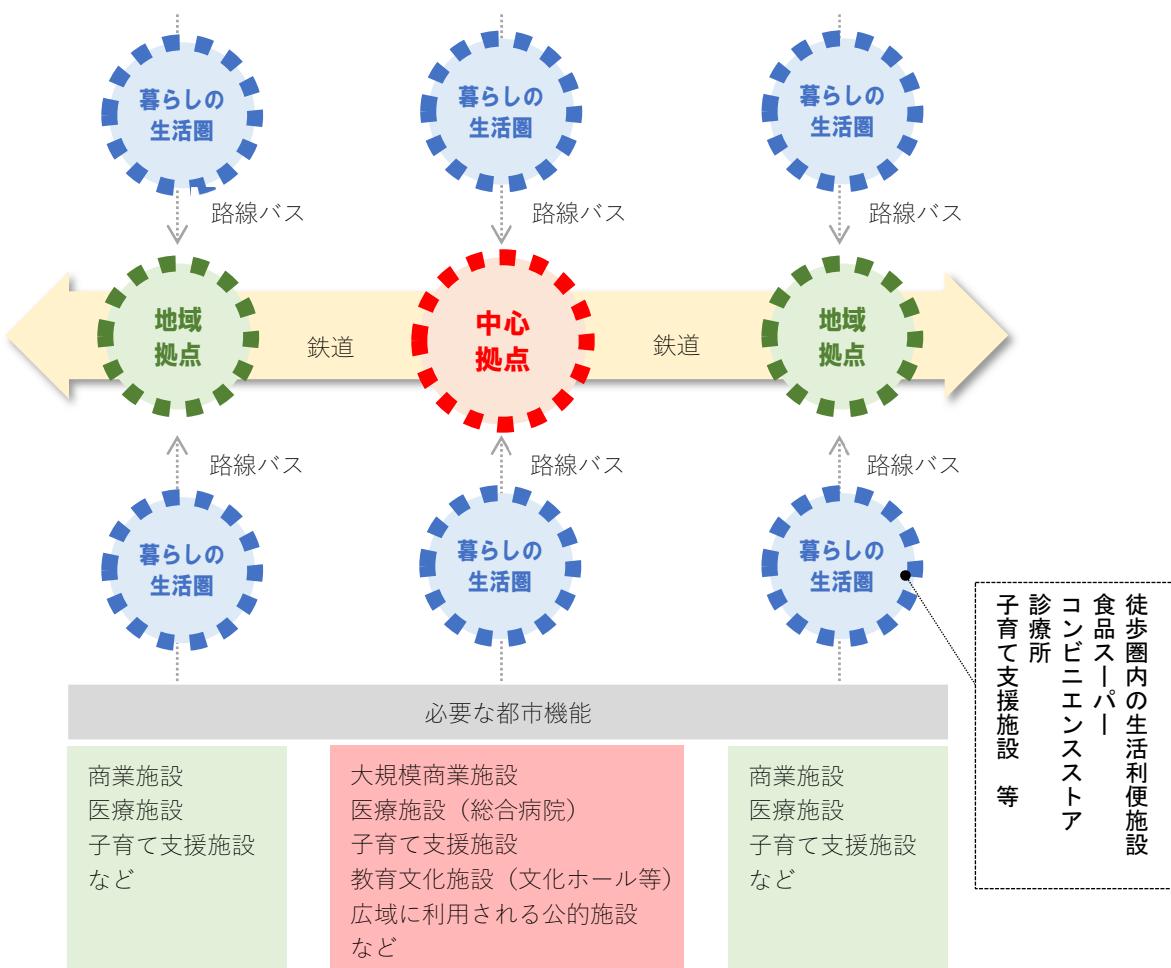
(3)－2 誘導施設の考え方

本市では、3つのクラスターを支える拠点として都市機能誘導区域を設定しており、次ページに示す生活利便施設のうち、市の中心拠点として、またクラスター内の地域拠点として、それぞれの周囲に広がる住宅地の全域から、徒歩や自転車、路線バス、鉄道での利用が見込まれる施設を誘導施設設定の検討対象とします。

「4-2 立地適正化計画における基本的な方針」において設定した、3つの拠点における「誘導すべき都市活動」を実現するために必要な機能を誘導するものとし、市内における施設の分布状況などを考慮して、誘導施設を設定します。

また、3つの拠点は鉄道沿線に位置していることから、階層性を有した都市機能の集積とともに鉄道により拠点間の連携を図り、拠点性の向上や生活利便性の維持・向上を図るものとします。

鉄道沿線における都市機能誘導の考え方



(3) -3 誘導施設の設定

「(3) -2 誘導施設の考え方」に示した、誘導施設設定の考え方を踏まえ、本市における誘導施設を以下のとおり設定します。

各都市機能誘導区域における誘導施設

	田辺地区	松井山手地区	三山木地区
誘導すべき都市活動	京都・大阪・奈良方面にもアクセスしやすい好立地に加え、本市の中心拠点として商業施設や公共公益施設などが集積し、利便性の高い環境のなかで暮らすことができる	大阪都市圏に近接した緑豊かな住宅地のなかで、多様な世帯にとって生活に必要な施設が充実し、誰もが快適に暮らすことができる	背後に豊かな山林や学術・研究ゾーンを抱え、自然や文化を感じながら、多様な世代が快適に暮らすことができる
誘導施設	<ul style="list-style-type: none"> ・商業施設（店舗面積 10,000 m² 以上の施設） ・市役所（本庁舎） ・図書館（本館） ・社会福祉センター ・複合型公共施設 	<ul style="list-style-type: none"> ・商業施設（店舗面積 10,000 m² 以上の施設） 	<ul style="list-style-type: none"> ・商業施設（店舗面積 10,000 m² 以上の施設）

5. まちづくりの整備方針

5-1. 土地の整備方針

5-1-1. 商業・住宅地の整備

◆基本方針◆

- ◇利便性の高い地区への都市機能や居住の誘導を図り、暮らしやすいコンパクトな都市づくりを推進します。
- ◇本市の3つの拠点ごとの特性を活かし、買い物や交通利便性、文化、地域交流など多様な都市機能が充実した質の高い暮らしを実感できる都市づくりを推進します。
- ◇商業地では、それぞれの地域特性を活かし、魅力的な都市環境を備えた、便利でにぎわいのある商業空間の整備・再生を推進します。
- ◇産業振興ビジョン等をもとに、既存の商業・業務機能の活性化を図ります。
- ◇住宅地では、良好な住環境が形成され、その保全が図られるよう誘導します。
- ◇関西文化学術研究都市では地区のポテンシャルを最大限引き出せるよう、国や府と連携したまちづくりを進めます。
- ◇危険が想定される地区への新たな立地を抑制します。

◆整備方針◆

(1) 商業地の整備方針

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
<近鉄新田辺駅やJR京田辺駅周辺の地区>		
● 本市の中心地として、商業・業務・文化・医療などの多様な機能の更なる充実を図ります。また、安全かつ快適な回遊性の高い上質なまちづくりを目指します。	・立地適正化計画 ・産業振興ビジョン	・都市みらい室 ・計画交通課 ・産業振興課
● 田辺中央北地区では、組合施行の土地区画整理事業を促進し、本市の中心拠点への更なる都市機能の集約を図るとともに、文化活動拠点を核とした魅力的な都市環境を備えた利便性の高い快適なまちづくりを進めます。	・立地適正化計画 ・産業振興ビジョン	・都市みらい室 ・計画交通課 ・産業振興課
● 安全・安心な歩行空間の整備や駅へのアクセスの向上を図るため、都市計画道路（駅前広場）の見直しや規制・誘導の方策を検討し、生活利便性の高い市街地再整備を目指します。	・総計〈4〉-3-4 ・立地適正化計画	・都市みらい室 ・計画交通課 ・都市整備課
<JR松井山手駅周辺の地区>		
● 北部地域の拠点として、鉄道や路線バス、将来的な北陸新幹線新駅や第二京阪道路のパーキングエリアの利用者も視野に入れた、商業・業務機能の充実を図ります。	・立地適正化計画	・計画交通課

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
<近鉄三山木駅・JR三山木駅周辺の地区>		
● 南部地域の拠点として、また、学研都市の北の玄関口として、優れた市街地環境の形成、地域交流拠点の整備などを総合的に進めます。	・立地適正化計画	・計画交通課
● 土地区画整理事業によって整備された環境を活用し、商業・業務施設の集積が図れるよう誘導を図ります。	・立地適正化計画	・計画交通課
<その他の駅周辺地区>		
● JR片町線全線の複線化など、鉄道利便性の向上や駅施設の整備促進を進めながら、各駅の立地条件や駅勢圏に応じて、近隣住民の生活利便性を向上させる施設の充実を図ります。	—	・計画交通課

(2) 住宅市街地の整備方針

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
① 利便性高いエリアへの居住誘導		
● 中心拠点や地域拠点に直結するバス路線沿線など、公共交通のアクセス性が高いエリアへの居住誘導を図ります。	・立地適正化計画	・計画交通課
② 新しい市街地		
<南田辺地区> ● 関西文化学術研究都市（京都府域）の建設に関する計画に基づき、文化学術研究施設や良好な住宅地などの市街地形成を誘導します。	・総計(5)-1-3 ・関西文化学術研究都市の建設に関する計画	・企画調整室 ・計画交通課
<三山木地区> ● 三山木地区地区計画により住環境を保全し、良好な住宅地の形成を誘導します。	・総計(5)-1-1 ・地区計画	・計画交通課
③ 従来からの市街地 (新しい市街地以外の住宅系市街地)		
● 一般的な市街地については、生活道路などの都市基盤施設の整備を進めます。	—	・都市整備課
● バス路線沿線に日常生活の利便施設を誘導します。	—	・計画交通課
● 高齢者の生活利便性の高い地区への住み替え誘導を検討します。	—	
● 未利用地などがまとまっている地区は、無秩序な開発が起こらないよう、計画的な宅地化を誘導します。	・総計(5)-1-1 ・地区計画	・計画交通課
● 地区計画制度などの活用により良好な住環境の保全や形成を図るとともに、住民主体のまちづくりをめざします。	・総計(5)-3-1 ・空家等対策計画 (※)	・開発指導課
● 住宅のライフサイクルに応じた空家等対策の実施や若者と高齢者が同居し交流するソリデール事業の実施により住宅地の環境整備を図ります。		

(※ : 参考資料を参照のこと)

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
<p>④ 公的賃貸住宅などの整備方針</p> <ul style="list-style-type: none"> 市営住宅や府営住宅は、良質な社会ストックとして今後も活用するとともに、安全で良好な住環境の形成を図ります。 「京田辺市営住宅長寿命化計画」に基づき、市営住宅の長寿命化や福祉対応を計画的に進めます。 	• 総計〈5〉-3-2 • 市営住宅長寿命化計画	• 開発指導課

(3) その他の地区の整備方針

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
<ul style="list-style-type: none"> 関西文化学術研究都市普賢寺地区については、うるおいのある自然環境を活かした学術研究機能施設の整備を検討します。 	• 関西文化学術研究都市の建設に関する計画	• 企画調整室 • 計画交通課

5－1－2. 工業地の整備

◆基本方針◆

- ◇工業地では、広域道路ネットワークを活用するとともに、周辺環境に配慮しながら、効率的で持続可能な産業活動を支援する環境を整備します。各地区の企業と連携し、労働環境の向上や産業活動の高度化、効率化を推進します。
- ◇産業振興ビジョン等をもとに、既存の産業の活性化を図ります。

◆整備方針◆

工業地の整備方針

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
● 工業地内では、周辺環境や自然環境に配慮した土地利用を地区計画等により誘導します。	・総計〈5〉-1-1 ・地区計画	・計画交通課
● 大住工業地区では、大住工業専用地域協議会の取組みに参画し、近隣集落を含めた地域全体の活性化を促進します。	—	・計画交通課 ・産業振興課
● 草内工業地区では、未利用地の土地利用を促進するとともに、地区内の産業活動の高度化、効率化や労働環境向上につながるエリアの拡充を検討します。	—	・計画交通課
● 新名神高速道路の八幡京田辺JCT・IC周辺や第二京阪道路の京田辺松井IC周辺では、広域道路ネットワークの利便性を十分活用できる物流施設などの立地を促進するとともに、更なる拡張を検討します。	—	・計画交通課
● 関西文化学術研究都市の建設では、関係機関と連携し、南田辺西地区の整備に向けた準備を進め、研究開発型産業施設等の早期立地を目指します。また、東地区については整備を検討します。	・総計〈5〉-1-3 ・関西文化学術研究都市の建設に関する計画	・企画調整室 ・計画交通課

5－1－3. 集落の整備

◆基本方針◆

- ◇集落では、歴史に育まれた文化や人の営みを大切にし、今後もこのような歴史・文化が継承できる環境の維持を図ります。

◆整備方針◆

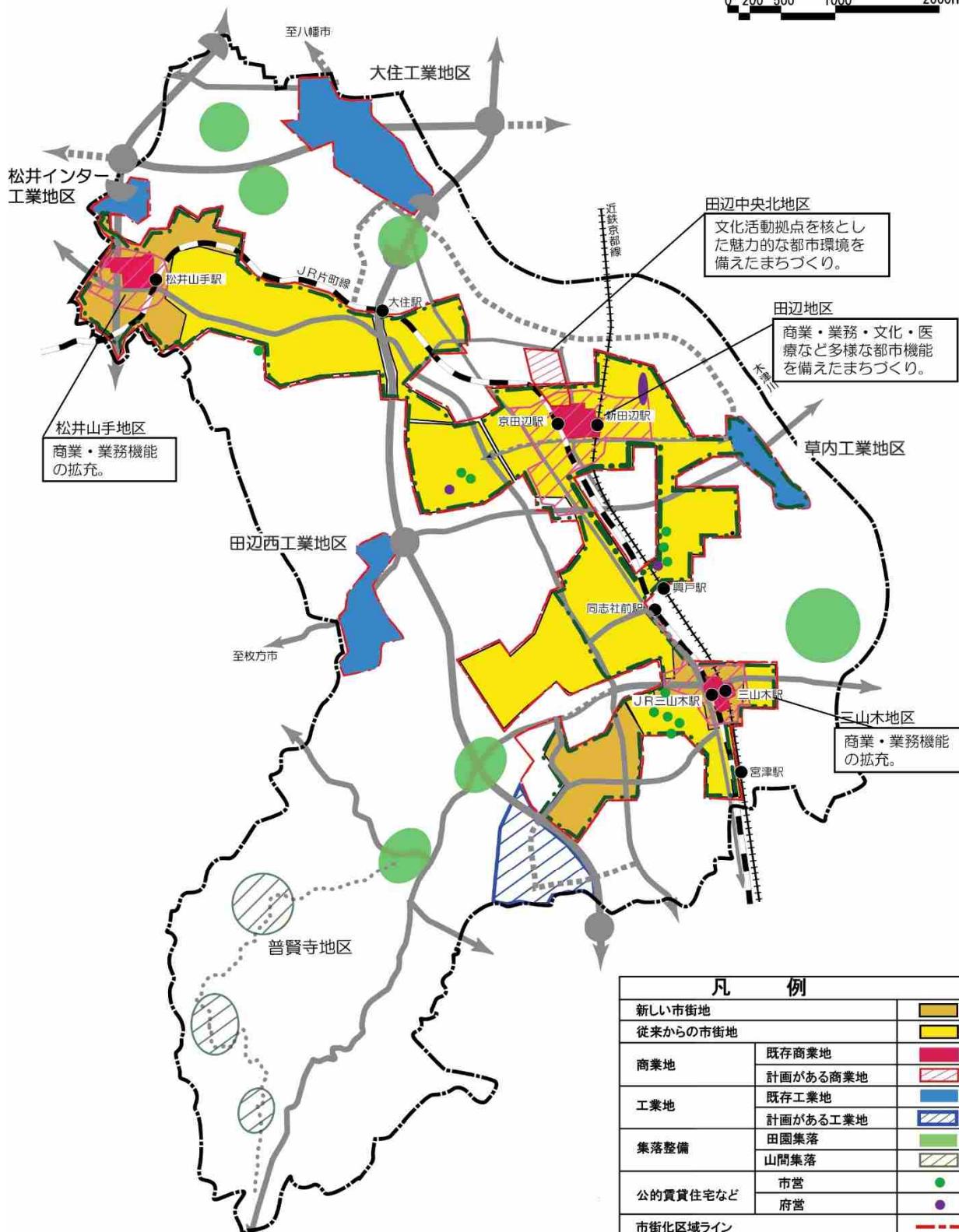
集落の整備方針

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
① 木津川沿いに広がる田園集落 <ul style="list-style-type: none"> ● 都市基盤の整備を図りつつ、良好な営農条件の確保と居住環境の向上を図り、周辺の環境と調和のとれた田園集落の形成を図ります。 ● 拠点と集落とを結ぶ、地域を支える公共交通を維持していきます。 ● 集落の住環境の保全・向上を図るため、都市計画制度の運用も含めた居住環境整備のあり方について考えていきます。 	—	・計画交通課
② 山間に広がる集落 <ul style="list-style-type: none"> ● 山間に点在する集落は、市街地から離れ自然に恵まれた状況にあります。また、ほ場整備によって良好な農業基盤の整備がなされた地区が多くなっています。今後は、都市基盤の整備を図りつつ、良好な営農条件の確保と居住環境の向上を図ります。 ● 拠点と集落とを結ぶ、地域を支える公共交通を維持していきます。 ● 優れた自然環境の活用、関係人口に着目した施策や古民家の活用など地域の特性を活かした取り組みを進めます。 	・地区計画	・計画交通課
		・計画交通課

【土地の整備方針図】



0 200 500 1000 2000m



注)この図面はイメージ図です。

5－2. 都市施設の整備方針

- 新たな都市施設の整備方針については「第4次京田辺市総合計画」及び「綾喜都市計画（都市計画区域の整備・開発及び保全の方針）」との整合を図るものとし、特に総合計画（施策体系）との関連性が明確となるように計画します。
- 既存の都市施設の管理方針については、「京田辺市公共施設等総合管理計画」に基づき、公共施設等の総合的・計画的な管理を進めます。

5－2－1. 道路・交通の整備

1) 道路

◆基本方針◆

- ◇将来の土地利用計画、市街化動向と整合を図るとともに、円滑な交通処理が行える道路網の形成を図るため、必要に応じて都市計画道路の決定や変更を検討します。
- ◇将来の道路計画を検討するにあたっては、道路を効果的に機能させるため、広域幹線道路へのアクセスや周辺都市との繋がりを十分考慮し、道路ネットワークの構築をめざします。
- ◇緑道、歩道や自転車通行環境の整備などを推進し、安全で快適な道路空間の確保に努めます。
- ◇道路機能の保全と長寿命化を図りながら、健全な維持管理に努めます。

■幹線道路ネットワーク ■

- 本市における幹線道路ネットワークを以下のように設定します。（P78 図）

●広域幹線道路（自動車専用道路など、広域的な自動車交通を受け持つ道路）

- 都市間の移動を担う道路
 - ・新名神高速道路
 - ・京奈和自動車道
 - ・第二京阪道路

●主要幹線道路（一般国道、主要地方道など主要な都市圏域の骨格を構成する道路）

- 市内発生交通の処理に加えて、通過交通を円滑に処理することができる機能的な道路

・国道307号 ((都)新国道線)	・(主)生駒井手線 ((都)三山木普賢寺線)
・(主)枚方山城線	・(都)山手幹線
・(都)松井大住線～(都)内里高野道線	・(都)八幡田辺線
・(都)池ノ端丸山線	

●地域幹線道路（地域に密着した交通環境を形成していく道路）

- 地域の暮らしに身近な道路（＊（都）…都市計画道路、（主）…主要地方道を示す）
 - ・(主)八幡木津線
 - ・(都)新田辺草内線
 - ・(都)薪新田辺線
 - ・(都)南田辺三山木駅前線
 - ・(都)南田辺狛田中央線
 - ・(都)同志社三山木駅前線
 - ・(都)大住草内線
 - ・(都)新田辺一休ヶ丘線
 - ・(都)新田辺駅前線
 - ・(都)三山木多々羅線
 - ・(都)南田辺狛田東西線

◆整備方針◆

(1) 幹線道路の整備

事業概要		総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
●広域幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> ●本市と広域との連携を図る軸として沿線市町と連携を図り、関係機関へ整備を要望します。 ・京奈和自動車道の4車線化整備促進 	・総計〈5〉-2-1	・建設政策推進室
●主要幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> ●南北連携軸、東西連携軸として、本市の骨格的な幹線道路の整備を促進します。 ・(主)生駒井手線の整備促進 ・国道307号の線形改良 ・山手幹線(北部地域)の交通対策の検討 ●広域幹線道路の整備効果を活かした幹線道路ネットワークの強化を図ります。 ・(都)松井大住線の整備促進 		
●地域幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> ●市民の交通利便性の向上を図るために幹線道路の整備を促進します。 ・(都)新田辺草内線の整備促進 ・(都)大住草内線の整備促進 	・総計〈5〉-2-1	・都市整備課

(2) その他道路関連施設

事業概要		総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
<ul style="list-style-type: none"> ●主要な道路については、市街地全体の歩行者ネットワークの一部を構成しているため、積極的な道路空間の再配置を行うとともに、街路樹や植栽などの整備によって、居心地がよく歩きたくなる歩行者空間の形成を図ります。 ●駅前広場が未整備な駅については、周辺環境や駅勢圏を考慮した各駅にふさわしい整備を推進します。 ●新田辺駅東地区において、駅前広場や安全・安心な歩行空間の整備を目指します。 ●近鉄興戸駅西側地区については、駅へのアクセス機能の向上に向けた基盤整備を推進します。 		-	<ul style="list-style-type: none"> ・都市整備課 ・計画交通課
		・総計〈5〉-1-2	<ul style="list-style-type: none"> ・都市みらい室 ・都市整備課 ・計画交通課
		-	・都市整備課

2) 公共交通

◆基本方針◆

- ◇ 9つの駅を有する鉄道と、鉄道の拠点駅を中心としたすべてのクラスターに路線バスやタクシーが運行されている本市の公共交通を将来にわたって守り、繋いでいくため、交通機関相互の連携を図る地域公共交通活性化協議会を設置しています。
- ◇ 地域公共交通活性化協議会では、策定予定の『(仮称) 京田辺市地域公共交通計画』に基づき、市民生活に密着した公共交通体系の構築をめざすとともに、公共交通を軸とした交通ネットワークを形成します。
- ◇ 利用者のニーズを反映させるだけではなく、利用者主体による公共交通の検討や運営への関与等について検討します。

◆整備方針◆

(1) 鉄道

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
<ul style="list-style-type: none"> ● 北陸新幹線の新駅舎建設や関西文化学術研究都市の発展、三山木地区特定土地区画整理事業の完了などにより京田辺市南部地域における鉄道需要は今後も高まっていくことから、JR片町線の全線複線化の実現など輸送力の増強について、沿線市町と連携しながら関係機関へ要請します。 ● JR片町線とJR奈良線を結ぶ片奈連絡線構想の具体化を関係機関に要請します。 ● 鉄道保安施設の整備拡充や安全管理の強化を関係機関に要請します。 	総合計画との関係 その他事業計画名 • 総計〈5〉-2-2	担当課 • 計画交通課

(2) 路線バス・タクシー

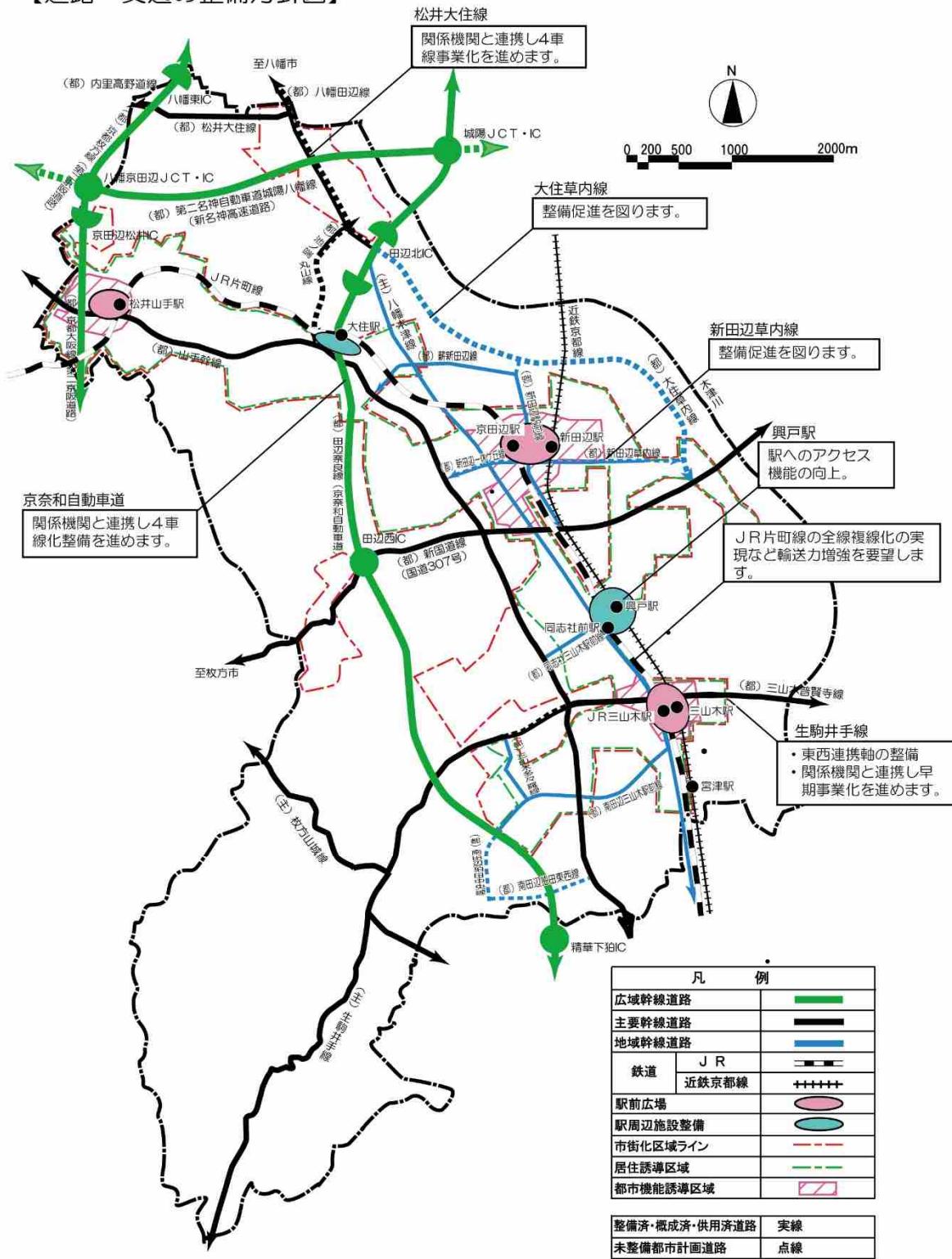
事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
<ul style="list-style-type: none"> ● 市民と行政、企業が連携し、多様な交通手段を有機的に組み合わせたバス、タクシー交通のあり方について検討します。 ● 各路線の沿線市町と連携し、地域全体で利用者増加のための施策について検討します。 ● バス待ち環境の改善や交通結節点の利便性向上等の利用環境整備を推進します。 	総合計画との関係 その他事業計画名 • 総計〈5〉-2-2	担当課 • 計画交通課

(3) モビリティ・マネジメント（MM）、新たなモビリティサービス（MaaSなど）の研究

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
● 公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を利用する生活を目指し、環境や健康などにも配慮した交通行動を呼びかけるため、コミュニケーション施策を中心としたモビリティ・マネジメント（MM）について検討します。	・ 総計〈5〉-2-2	・ 計画交通課
● 日々進化を遂げる MaaS（※）を含めた新たなモビリティサービスに関して、プラットフォームの乱立など、過渡期ならではの課題をも見極めながら地域公共交通ネットワークの形成に最も資するサービスについて研究します。		

（※MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。）

【道路・交通の整備方針図】



5－2－2. 公園・緑地の整備

◆基本方針◆

- ◇公園や緑地は、市民のやすらぎや憩いの空間となり、また、スポーツ・レクリエーションなどの場であるとともに、災害時の避難場所や防火帯としての機能も果たすものです。このため、『京田辺市緑の基本計画』と連携し、木津川や西部の丘陵地など本市独特の自然環境を活かしながら、「環境保全」「レクリエーション」「防災」「景観」など多様な視点から緑の価値を評価し、適切な公園・緑地の配置を図ります。
- ◇市街地の緑の適正な維持管理を行い、環境に配慮した美しいまちを目指します。
- ◇街なかで水や緑に親しむ環境整備を進め、市民の健康づくりを促進します。

◆整備方針◆

(1) 都市公園など

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
●公園・緑地の配置、整備については、『京田辺市緑の基本計画』の改定を行い、それに基づき進めます。	・緑の基本計画	・公園緑地課
●京田辺市公園長寿命化計画に基づき、公園施設の更新を適正な時期に行い、施設の長寿命化を図りながら、健全な維持管理に努めます。	・総計(2)-1-2 ・公園施設長寿命化計画	・公園緑地課
●田辺公園拡張整備事業として、すべての市民が交流できる緑の拠点として、また、障がいのある人が公園の管理や運営に携わることで、社会的自立を支援する拠点となる農福連携をテーマとした公園として整備します。	・総計(2)-1-2 ・緑の基本計画 ・障害者基本計画	・公園緑地課 ・障がい福祉課 ・農政課
●運動公園は木津川河川敷に2箇所設置されており、レクリエーションや自然環境の学習の場として活用を図ります。	・緑の基本計画	・公園緑地課
●また、木津川河川敷については、河川レンジャーとの連携を進めたうえ、自然生態系の保全に努めつつ、自然学習の場として活用するなど、自然とのふれあい空間をめざします。		
●住区基幹公園である地区公園及び近隣公園については、市域全域でのバランス良い配置が図られるよう検討します。		
●街区公園については、面的整備などと連携しつつ整備を進めます。また、地域のバランスを考慮し、公園の少ない地域での整備を検討します。		
●すてきなまちなみ支援事業として、市民協働による身近な公園や緑地の維持管理を推進します。	・総計(2)-1-4 ・緑の基本計画	・公園緑地課 ・施設管理課

(2) その他の公園や緑地

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
● 水辺の散策路環境整備事業として、緑を楽しみ水辺に憩いながら、ウォーキングを通じた健康づくりが広がるように水辺の散策路の整備を推進します。	・総計〈2〉-1-3 ・緑の基本計画 ・健康増進計画・食育推進計画	・公園緑地課 ・健康推進課
● 防賀川等において、関係機関と連携し緑道の整備に努めます。	・緑の基本計画	・公園緑地課
● 生産緑地地区は、市街地内における都市農地として位置づけ、保全に努めます。	-	・計画交通課
● 大規模な民間施設の敷地内については、積極的に緑化が進められるよう指導し、その維持・保全を誘導します。住宅地などの一般市街地でも、市民などの協力により緑化を推進します。	・総計〈2〉-1-4 ・緑の基本計画	・公園緑地課



京田辺市の花「ひらどつつじ」

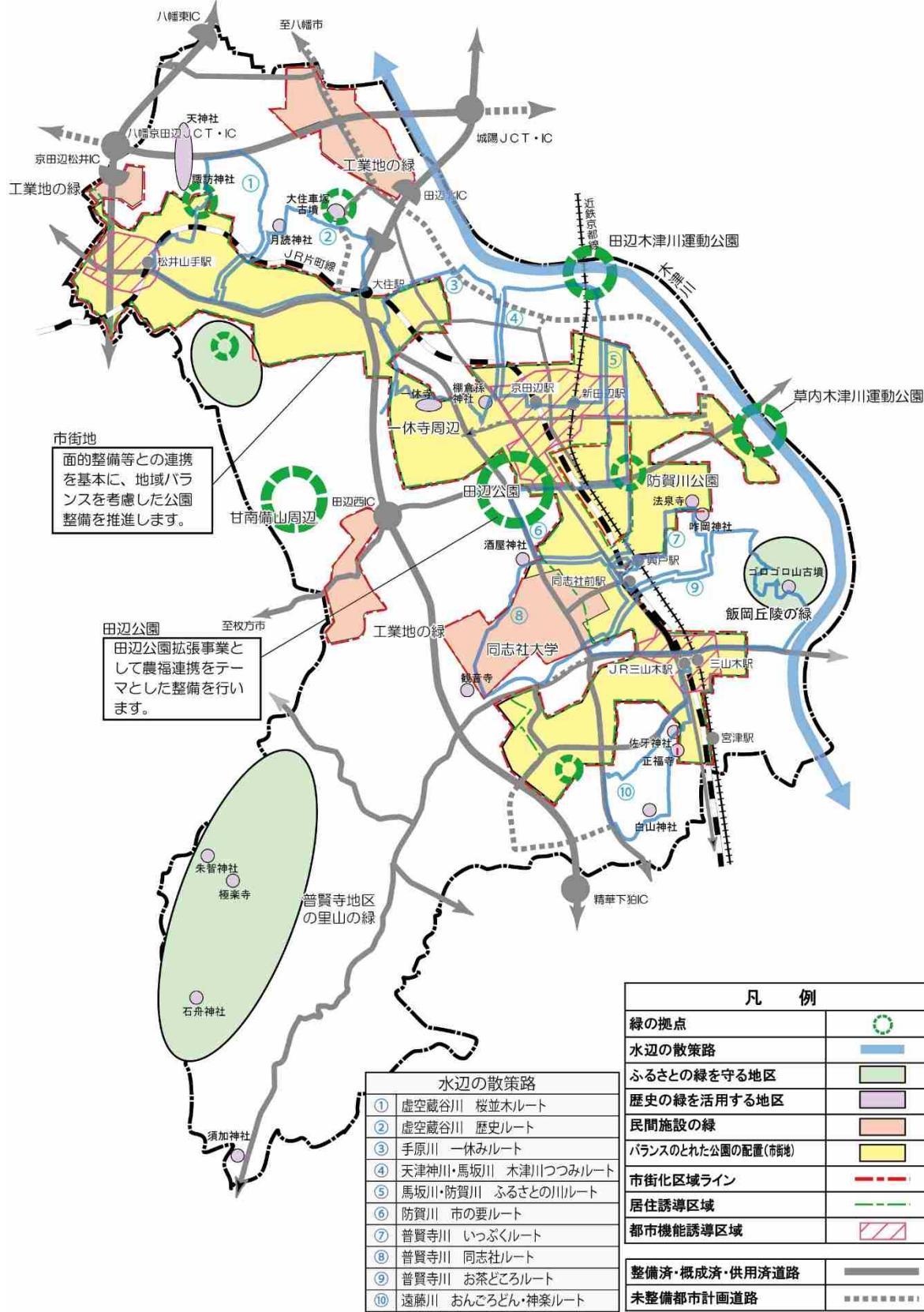
市の気候風土に適し、木が強く花弁も大きく美しいところから、のびゆく市にふさわしいものとして制定されました。

(昭和44年6月16日制定)

【公園・緑地の整備方針図】



0 200 500 1000 2000m



注)この図面はイメージ図です。

5－2－3. 供給処理施設の整備

1) 上水道

◆基本方針◆

- ◇「京田辺市水道ビジョン」に基づき、水道事業の持続的で安定した経営を図ります。
- ◇今後も水需要増加に対応した新しい水源計画の見直しを行います。
- ◇安全で安定的な水道水の確保のため、老朽化した管路の更新と耐震化などを推進するとともに設備の省エネルギー対策に取り組みます。

◆整備方針◆

1) 上水道

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
<ul style="list-style-type: none"> ● 老朽水管更新事業 水管の老朽化更新に合わせた耐震性の強化により、地震時の応急復旧期間を短縮するため、基幹管路（導水管、送水管、配水管）を中心に更新などを進めます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・総計〈5〉-3-4 ・水道ビジョン 	・上水道課
<ul style="list-style-type: none"> ● 水道施設維持管理事業 水道施設の耐震化を進め、災害時でも安定して給水できる強い水道を構築します。ポンプや電気設備の更新時における省エネルギー、高効率機器の導入を進めます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・総計〈5〉-3-4 ・水道ビジョン 	・上水道課（薪净水場）
<ul style="list-style-type: none"> ● 上水道安定供給事業 身近で比較的良質な水源である自己水源について、平常時だけでなく非常時を含めた供給安定性を考え、定期的に改修を実施し、水源の確保に努めます。 		

2) 下水道・生活排水処理

◆基本方針◆

- ◇「京田辺市下水道ビジョン」に基づき、下水道の計画的な整備を進めるとともに、健全な下水道経営や農業集落排水施設の運営に努めます。
- ◇市全域において汚水や生活雑排水の適切な処理により、河川環境など公共用水域の保全と、衛生的で快適な市民生活が保たれたまちづくりを進めます。

◆整備方針◆

(1) 公共下水道（汚水）

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
<ul style="list-style-type: none"> ● 排水区域の拡大などを含め下水道普及率100%に向けて「京田辺市公共下水道事業計画」に基づき、公共下水道の整備を関係機関と連携し計画的に進めます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・総計〈5〉-3-5 ・下水道ビジョン 	・下水道課

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
● 「京田辺市公共下水道ストックマネジメント計画」に基づき、施設の老朽化対策を進め、長寿命化を図るとともに、耐震性の強化を図ります。	・総計〈5〉-3-5 ・下水道ビジョン	・下水道課

(2) その他の汚水排水事業

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
● 農業集落排水施設について、機能の保全と長寿命化を図るとともに、汚水処理事業全体の効率化を目指します。	・総計〈5〉-3-5 ・下水道ビジョン	・下水道課

5-2-4. その他の都市施設の整備

◆基本方針◆

◇教育施設、文化・コミュニティ施設、保健・福祉施設など市民生活に欠かせない都市施設は、人口の増加や高齢化・少子化など本市の人口構成の変化、市民ニーズの多様化により、求められる役割も変化しています。これらの都市施設は、時代のニーズに的確に対応した配置と利用形態を検討し、既存施設の有効活用と、必要となる新たな施設の効率的な誘導・整備を進めます。

◆整備方針◆

(1) 教育施設など

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
● 子どもを取りまく環境や人口動向などを踏まえた教育体制の充実を図るため学校施設の長寿命化を進めます。	・総計〈4〉-2-6 ・学校施設長寿命化計画	・学校教育課
● 中学校完全給食の早期実現と、ゆとりを持った給食時間のなかで、京田辺らしい食育を実現するため、中学校給食施設を整備します。	・総計〈4〉-2-6 ・中学校給食基本計画	・中学校給食準備室
● 市民が安心して子育てできる環境を整えるため、幼保連携型認定こども園等の就学前施設の計画的整備を図ります。	・総計〈4〉-2-2 ・子ども・子育て支援事業計画 ・こどもが輝く京田辺の実現に向けた基本方針 ・京田辺市立幼稚園・保育所再編整備計画	・輝くこども未来室

(2) 廃棄物処理施設など

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
● 「可燃ごみ広域処理施設整備基本計画」に基づき、環境衛生センター甘南備園ごみ焼却施設に代わる環境負荷の少ない新たなごみ処理施設の整備を進めます。	・総計〈2〉-3-2 ・可燃ごみ広域処理施設整備基本計画	・ごみ広域処理推進課

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
<ul style="list-style-type: none"> し尿処理施設については、下水道の整備に伴って処理量は減少傾向にあることから、その需要に見合った施設の再編整備を図ります。 	総計〈5〉-3-6 環境衛生センター 緑泉園施設整備基本計画	<ul style="list-style-type: none"> 清掃衛生課

(3) その他施設

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
<ul style="list-style-type: none"> 文化ホールを核とし、中央公民館や中央図書館の後継となる機能を併設した文化拠点を形成するとともに、公共サービスやコミュニティ関連などの機能を備えた複合型公共施設について、民間活力の導入も視野に整備を進めます。 「高齢者保健福祉計画」に基づいて、計画的な介護サービス提供体制の整備を図ります。 南部地域の人口の増加状況や開発状況などを総合的に勘案しながら、南部老人福祉センターの整備を検討します。 南部地域のコミュニティ活動などの拠点機能を確保します。 「京田辺市障害者基本計画」に基づき、障がいのある人の自立と社会参加の促進のため、社会的就労の場や日中活動の場の確保を図ります。 中核拠点、副次拠点駅周辺においては、路線バス等公共交通機関を補完するため、民間施設も含めて駐輪場の整備・確保に努めます。 中核拠点、副次拠点以外の駅周辺においては、公共交通機関の代替となる自転車利用に対応した駐輪場の整備・確保に努めます。 地域の子育てを総合的に支援していくための地域子育て支援拠点の計画的整備を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> 総計〈4〉-3-4 文化振興計画 高齢者保健福祉計画 — 総計〈4〉-4-3 文化振興計画 総計〈3〉-4-2 障害者基本計画 — 子ども・子育て支援事業計画 こどもが輝く京田辺の実現に向けた基本方針 	<ul style="list-style-type: none"> 都市みらい室 文化・スポーツ振興課 介護保健課 高齢者支援課 市民参画課 障がい福祉課 計画交通課 子育て支援課

5－3. 景観形成方針

◆基本方針◆

◇市民にとって魅力ある美しい景観が形成されたまちづくりを進めるため、市街地や田園集落、伝統的なまちなみなどその特性に応じて、自然と調和した景観形成を進めるとともに、公共空間と一体的な美しさを有した都市景観の形成を図ります。

◆整備方針◆

(1) 自然・歴史景観形成

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
● 甘南備山周辺や飯岡集落などの自然景観は、今後ともまちのシンボルとして市街地からの眺望に配慮しながら保全に努めます。	・総計(2)-1-1 ・森林整備計画 ・産業振興ビジョン ・緑の基本計画	・農政課 ・産業振興課 ・計画交通課 ・公園緑地課
● 寺社や古墳などの歴史文化遺産を貴重な観光資源と位置づけ、散策ルートの整備・保全を行い、快適な環境づくりを進めます。	・緑の基本計画	・産業振興課 ・公園緑地課
● 市内を流れる河川については、うるおいを与える水辺景観の形成を検討します。	・緑の基本計画	・公園緑地課
● 良好な環境の田園地帯は、農業振興地域の適切な運用を図り、その景観を保全します。	・農業振興地域整備計画	・農政課

(2) 市街地景観形成

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
● 中心市街地については、それぞれの地域特性にあった商業地としての顔づくりに努めます。	・総計(2)-2-1 ・地区計画 ・屋外広告物条例	・計画交通課
● 工業地については、工場周辺の緑化を誘導し、うるおいのある市街地環境の形成と、周辺との環境調和を図ります。	・総計(2)-2-1 ・地区計画 ・緑の基本計画	・計画交通課 ・公園緑地課
● 良好な住宅地景観を形成している地区については、地区計画などを活用し、今後ともその景観の保全と充実を図り、美しく品格のあるまちを目指します。	・総計(2)-2-1 ・地区計画	・計画交通課
● 自然と調和する都市景観の形成を先導するモデルとして公共建築物のデザインに配慮するとともに、周辺環境と調和した景観誘導を検討していきます。	・総計(2)-2-1 ・地区計画	・計画交通課
● まちなみとの一体的な景観を創出するため、道路の公共空間におけるデザインの配慮を図り、美しくうるおいのある公共空間の創出に努めます。	-	・都市整備課
● 市街地における良好な緑の空間や環境を保全するため、その区域の緑地の保全や緑化に関する協定や認定について支援を行います。	・総計(2)-1-4 ・緑の基本計画	・公園緑地課

(3) 関西文化学術研究都市の景観形成

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
<ul style="list-style-type: none"> ● 関西文化学術研究都市田辺地区及び南田辺地区の文化学術研究ゾーンについては、「関西文化学術研究都市（京都府域）における景観の形成に関する計画」に基づき、文化学術研究の場として、京阪奈丘陵の地域環境及び周辺地区と調和した、格調高く緑豊かで親しみやすい景観の形成を促進します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 総計〈5〉-1-3 ・ 総計〈2〉-2-1 ・ 地区計画 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 企画調整室 ・ 計画交通課

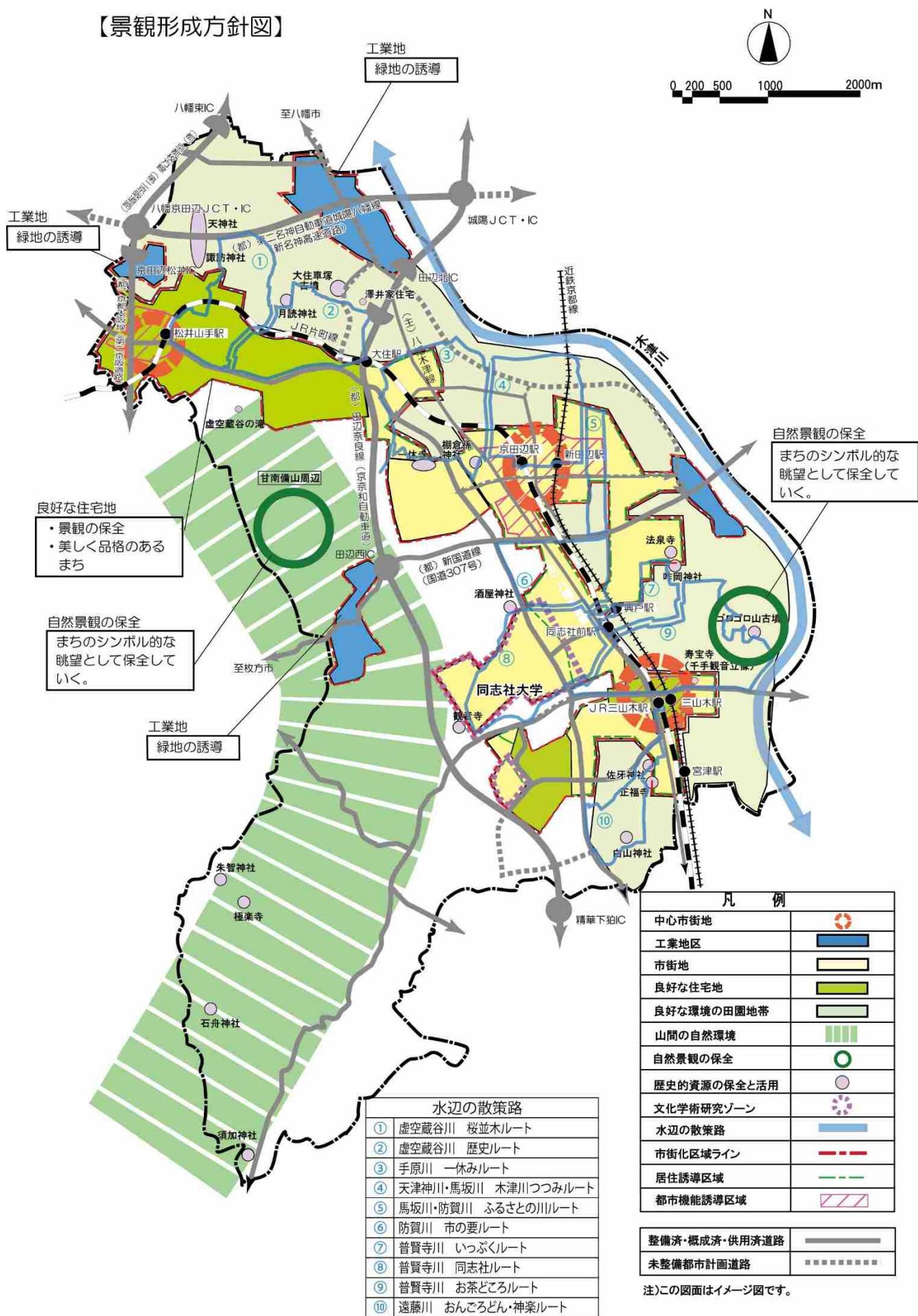


京田辺市の木「ナンキンハゼ」

京都の南部に位置する市にふさわしい木として、紅葉の美しい「南京」はぜが選ばれ、木の強さはのびゆく市にふさわしいものです。

(昭和42年11月1日制定)

【景観形成方針図】



5—4. 安全・安心のまちづくり方針

◆基本方針◆

- ◇京田辺市地域防災計画に基づいた取組みを進めるとともに、いかなる災害に対しても「強さ」と「しなやかさ」を持った安全で安心な地域・経済社会が構築されるよう、京田辺市国土強靭化地域計画の取組みを推進します。
- ◇建築物の耐震化を促進し、橋梁や上下水道施設などインフラの耐震化を進めるとともに、災害発生時に輸送路や避難路の通行を妨げない取組みとして無電柱化の推進を図り災害に強いまちづくりを進めます。
- ◇河川においては、水害からの安全性の確保に向け、未整備河川の改修などを関係機関と連携し進めるとともに、市街地における排水困難地については、普通河川、公共下水道（雨水）および排水路の整備を進めます。
- ◇高齢者や障害者をはじめ、すべての人が安心して快適に暮らせる環境づくりを進めるとともに、駅や公共施設をはじめとするあらゆる施設でのバリアフリー化を推進します。
- ◇水災害対策としては、国が示すガイドラインの策定状況により、適切な時期を見定めたうえで、立地適正化計画における「防災指針」の策定を進めます。

5—4—1. 安全・安心に暮らすための対応

◆整備方針◆

(1) バリアフリーなどの推進

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者や障がいのある人などすべての人に安全・安心な歩行空間を確保するため、段差解消や視覚障がい者誘導用ブロックなどを整備します。 	総計〈5〉-2-4 バリアフリー基本構想	<ul style="list-style-type: none"> ・都市整備課 ・計画交通課
<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道各駅をはじめとして、公共交通における施設のバリアフリー化を推進し、高齢者、障害者にとって利用しやすい公共交通システムの構築をめざします。 	・総計〈5〉-2-4	・計画交通課
<ul style="list-style-type: none"> ● 身近な生活道路については歩車道分離などを進めるとともに、交通事故の防止に向けた交通安全施設の整備や市民への啓発活動など交通安全対策を進め、安心して歩ける道路空間の整備を推進します。 	-	<ul style="list-style-type: none"> ・施設管理課 ・計画交通課

(2) 市民協働による対策の推進

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
<ul style="list-style-type: none"> ハザードマップなどを活用し、日頃から「まずは、自分の生命・財産は自分が守る」という市民の防災意識を高めます。 災害に対しては市民の協力が不可欠であることから、啓発活動や災害を防ぐ対策について、市民が参画できる仕組みづくりを検討します。 	<ul style="list-style-type: none"> 総計〈1〉-1-1 地域防災計画 国土強靭化地域計画 	<ul style="list-style-type: none"> 安心まちづくり室

5-4-2. 水災害等への対策

◆整備方針◆

(1) 治水対策

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
① 河川整備の促進		
<ul style="list-style-type: none"> 河川の治水機能を強化するため、木津川の堤防補強、防賀川・天津神川・馬坂川の河川整備を関係機関に要請するとともに、市管理河川については整備を推進します。 新西浜樋門、放水路や防賀川の整備について関係機関と連携し進めます。 	<ul style="list-style-type: none"> 総計〈1〉-3-1 	<ul style="list-style-type: none"> 建設政策推進室 都市整備課
② 普通河川などの整備の促進		
<ul style="list-style-type: none"> 市街化の進行に伴う河川への流出量の増加や集中豪雨などに備えた普通河川、公共下水道（雨水）や排水路の計画的な整備を推進します。 興戸地区の公共下水道（雨水）の整備を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> 総計〈1〉-3-2 国土強靭化地域計画 	<ul style="list-style-type: none"> 都市整備課
③ ため池の維持や農業排水対策の促進		
<ul style="list-style-type: none"> 市内各所に点在するため池の堤体の保全に努めるとともに、必要に応じて管理者へ樋の改修を要請し排水能力を高めます。また、ため池にかかる劣化状況の調査推進やため池ハザードマップを活用した地域防災力の強化に努めます。 田辺（西浜）排水機場の能力向上整備について、関係機関と連携し進めます。 	<ul style="list-style-type: none"> 国土強靭化地域計画 	<ul style="list-style-type: none"> 農政課
④ 流域治水		
<ul style="list-style-type: none"> 淀川水系流域治水協議会に参画し、本市においても対応可能な施策について実施します。 <ul style="list-style-type: none"> 河川改修（吉原川、遠藤川） 公共下水道雨水管渠等の整備（興戸） 開発行為等に伴う調整池設置 家庭用雨水貯留施設設置助成金 農業用ため池ハザードマップ作成 要配慮者避難確保計画策定および避難訓練実施 	<ul style="list-style-type: none"> 流域治水プロジェクト 	<ul style="list-style-type: none"> 建設政策推進室 都市整備課 開発指導課 環境課 農政課 安心まちづくり室 健康福祉政策推進室

(2) 土砂災害防止対策

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
<ul style="list-style-type: none"> 山間地や丘陵部において、宅地造成工事規制区域などの法規制を運用し、災害の防止に努めます。 	-	<ul style="list-style-type: none"> 開発指導課
<ul style="list-style-type: none"> 土砂災害警戒区域や土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域や砂防指定地などのハザードエリアについて、災害防止対策の検討や移転・改修支援を推進します。 	<ul style="list-style-type: none"> 建築物耐震改修促進計画 	<ul style="list-style-type: none"> 都市整備課 開発指導課

5－4－3. 災害に強い都市基盤の整備

◆整備方針◆

(1) 火災対策

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
● 市街地については、防火・準防火地域などの都市計画によって、建物の不燃化を促進します。また、避難路となる幹線道路沿道の不燃化なども検討し、安全なまちづくりを推進します。	—	・計画交通課
● 市街地や集落地内においては、空家跡地の活用も含め防火水槽や消防水利の確保に努めます。	・空家等対策計画 (※)	・消防警防課 ・開発指導課

(※ : 参考資料を参照のこと)

(2) 耐震化の促進

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
● 上下水道施設や橋梁などの耐震化と長寿命化を進めます。	・総計〈1〉-1-2 ・水道ビジョン ・下水道ビジョン ・橋梁長寿命化修繕計画	・上水道課 ・下水道課 ・施設管理課 ・都市整備課
● 住宅をはじめとする建築物の耐震化を進めます。	・総計〈1〉-1-2 ・建築物耐震改修促進計画	・開発指導課

(3) 広域避難所や一時避難所、避難路の確保

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
● 学校や住民センターなどの公共的施設は、指定避難所や一時避難所としての役割を果たす施設として指定し確保します。	・地域防災計画	・安心まちづくり室
● 主要な幹線道路については、歩道における緑化空間の確保により、災害時の避難路、延焼遮断帯としての機能確保を図ります。	—	・都市整備課
● 市街地や集落地内については、緊急車両の通行がスムーズに行え、また、市民が安全に避難できるよう地域住民と連動し、狭隘な道路の拡幅などにより、安全な生活空間の形成をめざします。	・空家等対策計画 (※)	・開発指導課 ・都市整備課
● 空家を除却した跡地を活用し、防災機能をもった地域の交流スペース等として整備を進めます。※	・空家等対策計画 (※)	・開発指導課 ・公園緑地課

(※ : 参考資料を参照のこと)

(4) 防災拠点の確保

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
<ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送道路に指定されている国道307号と京奈和自動車道の結節点である田辺西IC周辺において、災害時における各地からの援助部隊や支援物資の受入れをはじめ、復旧・復興に向けた各種活動を行う大規模な災害復興活動拠点として防災広場の整備を都市防災事業として進めます。また、市民のスポーツ、レクリエーションなど、日常的に多目的な利用ができる広場として開放することを検討します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・総計〈1〉-1-1 ・国土強靭化地域計画 	<ul style="list-style-type: none"> ・安心まちづくり室

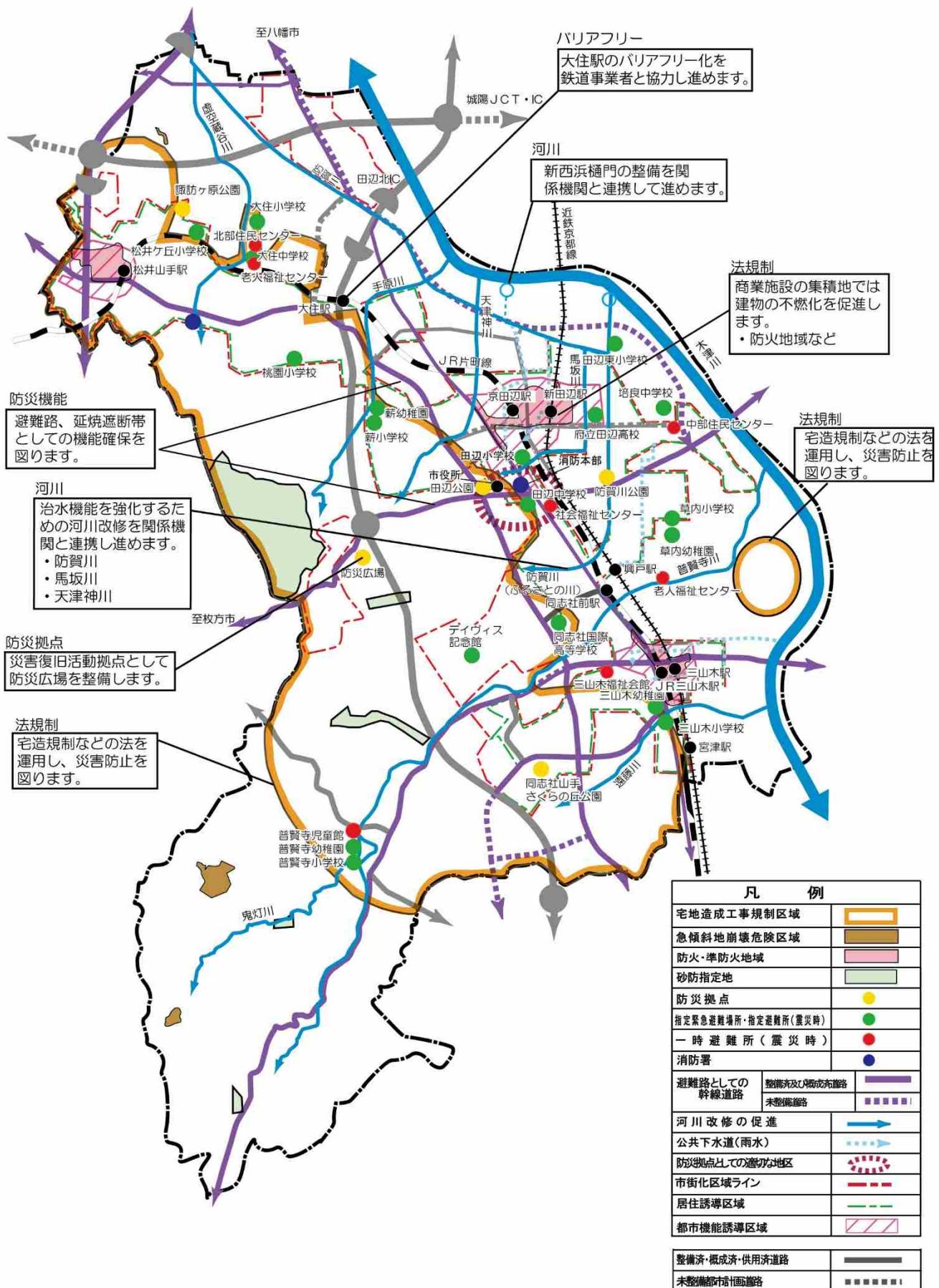
(5) 防災指針の策定

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
<ul style="list-style-type: none"> 防災の観点を取り入れたまちづくりを進めるため、立地適正化計画の改定時期に合わせ、居住誘導区域内の新たな防災対策となる「防災指針」を作成します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・立地適正化計画 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画交通課

【安全・安心のまちづくり方針図】



0 200 500 1000 2000m



注)この図面はイメージ図です。